

令和元年度業務実績等報告書

令和2年6月



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

目 次

令和元年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果

1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置	1
(1) 鉄道建設等業務	4
①-1 整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理	4
①-2 整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理	22
②-1 都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理	29
②-2 都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理	42
③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援 (受託業務)	49
(鉄道分野の技術力を活用した支援)	53
④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み (品質の向上)	58
(技術開発の推進)	62
(開発成果の公表)	68
(部外への適切な理解への取組み)	74
(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み	81
(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等	91
(4) 鉄道助成業務等	96
① 鉄道助成	97
② 中央新幹線建設資金貸付等業務	102
(5) 船舶共有建造等業務	104
① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進	106
② 船舶建造等における技術支援	114
③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善	123
(6) 地域公共交通出資業務等	130
① 地域公共交通出資及び貸付け	131
② 内航海運活性化融資	134
(7) 特例業務 (国鉄清算業務)	137
① 年金費用等の支払及び資産処分円滑な実施等	138

(年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)	138
(J R北海道・四国・貨物株式の売却等)	141
② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等	143
2. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置	147
(1) 業務改善の取組み	147
① 組織の見直し	147
② 調達等合理化の取組み	149
③ 人件費管理の適正化	158
④ 一般管理費の効率化	161
⑤ 事業費の効率化	164
⑥ 資産の有効活用	167
(2) 電子化の推進	169
3. 予算 (人件費の見積りを含む。)、収支計画及び資金計画	171
(1) 予算、収支計画及び資金計画	171
(2) 財務運営の適正化	182
(3) 資金調達	184
4. 短期借入金の限度額	187
5. 不要財産の処分に関する計画	(該当なし) 188
6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画	189
7. 剰余金の使途	190
8. その他主務省令で定められる業務運営に関する事項	195
(1) 施設及び設備に関する計画	(該当なし) 195
(2) 人事に関する計画	196
(3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金 (同条第5項の規定 により第1項の規定を準用する場合を含む。) の使途	198
(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項	200
① 内部統制の充実・強化	200
② 広報・情報公開の推進	204
③ 情報セキュリティ対策の推進	209
④ 環境への配慮	212

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号。以下「通則法」という。）に基づき、国土交通大臣より指示された中期目標を達成するために中期計画を定めるとともに、中期計画を実施するための年度計画を定め、これらに基づき業務運営を行っている。

本報告書は、機構の令和元年度における業務の実績及び自ら評価を行った結果についてまとめたものであり、通則法第 32 条の規定に基づく主務大臣の評価を受けるため、主務大臣に提出するものである。

なお、中期目標、中期計画、平成 31 年度計画及び主な評価指標については、平成 31 年 4 月 1 日以前に作成されているため、令和元年 5 月 1 日以降の日付についても「平成」を使用している。

1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

- (1) 鉄道建設等業務
- (2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み
- (3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351			
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595			
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179			
経常利益（千円）	389,299	457,655			
行政コスト（千円）	—	362,131,094			
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464			

注)・当報告書の1.(1)、(2)及び(3)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 建設中の整備新幹線の各路線については、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）を受け、北海道新幹線は5年、北陸新幹線は3年、九州新幹線は可能な限りの前倒しに向けた取組みを行い、工程管理及び事業費の管理に努めた。その結果、特に北陸新幹線については、令和4年度末の完成・開業に向けて一定の道筋をつけるとともに、九州新幹線については、令和4年度の完成・開業を確実なものとした。ただし、一部の路線においては、工程遅延に繋がる様々な問題が顕在化しており、影響を受ける工事については、全体工期を遵守するための工程短縮策の採用が不可欠となった。この工程短縮に要するコストの増加などにより事業費管理の難易度が高まっている状況であるが、引き続き積極的なコスト縮減に努めるとともに、国土交通省、関係地方公共団体等との関係者間で情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めていく。

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）については、工事を着実に進捗させるために適切な工程管理及び事業費の管理に努めた。相鉄・JR直通線については、国、地方公共団体及び鉄道事業者等の多くの関係者との複雑かつ高度な協議が必要とされるなか、建設主体である機構が中心となって諸課題の早期調整を図ることで工事を着実に推進した結果、令和元年11月末の完成・開業を成し遂げた。一方、相鉄・東急直通線については、駅部の開削工事、駅間のシールドトンネル工事、建築工事及び設備工事を進めており、令和4年度下期の完成・開業に向け、引き続き、工事の着実な実施に努めている。

受託業務については、中央新幹線について、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事の着実な推進に努めたほか、鉄道計画に関する調査の支援を実施した。

鉄道分野の技術力を活用した支援については、技術支援等の実施件数は前中期目標期間の平均である15.6件を下回る13件であったが、技術支援等に係る鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得た。地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施したほか、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行った。

鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組みについては、技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているほか、講習や資格取得の支援等に努めている。また、調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞したほか、各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しており、また、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みも積極的に実施している。

我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みについては、海外高速鉄道調査等業務について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針（以下「海外インフラ展開法基本方針」という。）に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。また、国際協力業務については、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行った。

貸付料及び譲渡代金については、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証したほか、回収計画に沿って全額回収した。神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、新たに、令和元年11月30日、相模鉄道(株)に鉄道施設の貸付を行った。また、

貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額を J R 貨物に速やかに交付した。

■課題と対応

機構の平成 30 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）について、令和 2 年度においても引き続き対応していく。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

建設中の整備新幹線及び神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、路線ごとの各種課題に、関係者間で定期的に検討会を開催する等十分な情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めることにより、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図るとともに、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。

1. (1) ①-1 (整備新幹線整備事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。
 - 北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末
 - 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度
 - 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
 - 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

（1）鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事実施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

当初の工事実施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術

開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

■平成 31 年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

- a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
 - ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。
 - ・明かり区間の詳細設計等を実施する。
- b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）
 - ・土木工事を実施し、軌道敷設工事に着手する。
 - ・電気建物の建築工事を実施し、電気工事に着手する。
- c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
 - ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。
 - ・電気建物の建築工事を実施する。
 - ・電気工事の発注を完了し、電気工事を実施する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。

未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」（経済財政運営と改革の基本方針 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定））に基づき、調査を行っていく。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成 14 年法律第 180 号。以下「機構法」という。）第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号
全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）：平成 34 年度末
- ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉・長崎間）：平成 34 年度

評価の視点： 以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。

- ・北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
工事实施計画に基づく平成 47 年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成 42 年度末の完成・開業に向けて、概ね平成 34 年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切に工程管理を行ったか。
- ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）
当初の工事实施計画に基づく平成 37 年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成 34 年度末の完成・開業に向け、適切に工程管理を行ったか。
- ・九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成 28 年 3 月 29 日）に基づき、平成 34 年度の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線 (金沢～敦賀間)：平成34年度末	—	—	—	—	—	—
完成・開業年度目標	九州新幹線 西九州ルート(武雄温泉～長崎間)：平成34年度	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千円）	—	362,131,094					
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464					

注）・当報告書の1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

第4期中期目標で示された＜具体的な完成・開業年度目標＞の達成に向け、建設中の整備新幹線を工事進捗させるため、適切な工程管理に努めている。

具体的には、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握するよう努め、機構内の委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議している。また、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図っている。

（1）北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

令和12年度末の完成・開業に向けて、概ね令和4年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了させるため、適切な工程管理に努めている。

平成31年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・後志トンネル（天神）他、国縫トンネル他、二ツ森トンネル（明治）他の3

件のトンネル工事の契約を行い、平成 30 年度までに契約した 35 件と合わせ全 39 件のうち 38 件のトンネル工事について発注を完了した。未契約の札幌トンネル（銭函）については、発注手続きの見直しにより契約に至らなかったものの、全体工程に影響がないことを確認のうえ、令和 2 年度第 1 四半期に再発注の手続きを開始することとしている。

- ・渡島トンネル（上二股）、二股トンネル外 1 箇所及び内浦トンネル（東川）は関係者との調整を進め建設発生土受入地を確保し、また祭礼トンネルは借地協議を進め作業ヤードを確保し、それぞれ掘削に着手した。
- ・学識経験者を含む検討委員会において定めた自然由来重金属等を含むトンネル発生土の処理方針に基づき、調査・解析結果を関係者に丁寧に説明するとともに、適切な対策工の実施に努め、トンネル工事を進捗させた。
- ・J R 北海道より列車速度の 320km/h への向上の要請を受けたことから、既に開始していた明かり構造物の設計について、前提となる条件の確認が必要となったが、機構内にプロジェクトチームを設置して、設計の基準となる事項等を迅速に整理し、令和 3 年度から明かり区間の工事発注が開始できるよう、詳細設計等を計画的に実施している。

（2）北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和 4 年度末の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。

平成 31 年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が継続する中、不調不落対策、労働者や資機材確保に努め、また、PC 桁に現地作業の減少につながるプレキャスト桁を採用する等の対策を行い、全ての土木工事を契約した。
- ・関係者協議を進め、道路と交差する御宮架道橋、第二桎曲架道橋と幸町架道橋は、夜間に桁架設工事を実施した。
- ・加賀トンネル、柿原トンネル、樋山トンネル、第 2 福井トンネル、第 2 鯖江トンネル、武生トンネル及び脇本トンネルを貫通させた。
- ・白山総合車両基地の下り回送線において、軌道敷設工事に着手した。
- ・電気建物の建築工事を実施した。
- ・変電所及び電車線路設備等の電気工事に着手した。

（3）九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

令和 4 年度の完成・開業に向け、適切な工程管理に努めている。

平成 31 年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・工程遅延リスクを伴う小土被り区間を有する久山トンネルを無事に貫通させ、全てのトンネル掘進工を完了させた。また、大山路高架橋、彼杵川橋りょう

等の明かり工事を進め、主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を全工区で実施した。

- ・ 駅、電気建物及び車両基地建物の建築工事を実施した。
- ・ 大村車両基地等の電力工事の発注を行い、電気工事の発注を完了した。
- ・ 電車線路設備等の電気工事を実施した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 整備新幹線については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、全国的に工事発注の不調不落や資機材の逼迫が発生している厳しい環境の中、政府・与党申合せを受け、当初の完成・開業予定に対し、北海道新幹線は 5 年、北陸新幹線は 3 年、九州新幹線は可能な限りの前倒しに向け、工事の施工においては品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を尽くし、次のような取組みを行い適切な工程管理に努めている。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）については、トンネル工事の発注に当たって、全体のトンネル発生土量約 2,000 万 m³（青函トンネル 3 本分）のうち約 1/3 の約 640 万 m³ という、前例になく膨大な量の自然由来重金属等を含むトンネル発生土の受入地確保が課題となっている。当該受入地の確保については、任意協議による確保以外の手段がない中で健康や環境への影響も含めて地元との合意形成を行う難しい協議を伴い、受入地の確保がトンネル工事の実施に間に合わなければトンネルの掘削を停止せざるを得ず、協議が長期化すれば全体工期にも多大な影響を与える。この中で、北海道はじめ地方公共団体ときめ細かい協議を進め、八雲町、長万部町、蘭越町等の計 11 箇所を受入地について具体的な調整を終える等、受入地の確保に努めた。また、学識経験者を含む検討委員会において定めた自然由来重金属等を含むトンネル発生土の処理方針に基づき調査・解析を行い、その結果を関係者に丁寧に説明するとともに、適切な対策工の実施に努めつつトンネル工事を進捗させた。更に今後工事を行う札幌市域においても、機構と国土交通省、北海道及び札幌市の各幹部による調整会議を令和元年度内に 3 回実施し、受入地確保に努めている。

また、令和 4 年度末の工事発注完了を目指して既に実施していた明かり構造物設計について、令和元年 5 月の J R 北海道からの要請に基づき、列車速度の 320km/h への向上に係る前提条件確認が必要となった。列車速度の向上に際して、通常はシミュレーション等により鉄道施設に与える影響を検討するため、その条件検討にも一定期間を要するが、今回は機構内にプロジェクトチームを設置することにより、これまで機構が培ってきた技術力を結集して当該検討を計画

的・効率的に進めることとした。この組織横断的なプロジェクトチームでの整理により、高速走行に伴う構造物の衝撃荷重の設定等、必要な設計項目の洗い出しや優先順位付けを迅速に行うことが可能となった。これにより、国土交通省やＪＲ北海道・東日本等をメンバーとする 320km/h 高速化検討会での情報共有と併せて、工程遅延リスクを最小化し、全体工程に影響させないように詳細設計等を計画的に履行できている。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成・開業時期の 3 年前倒しという高い目標に向け工程短縮に努めてきたところであるが、一方で、一部の用地協議の難航、沿線のみならず全国的な大規模工事の集中に伴う労働者・資機材の不足や不調不落の発生等、工程遅延に繋がる様々な問題が存在した。このような状況に対処するため、軌道基地を 10 箇所から 13 箇所に増加させる等、今後の土木工事と設備工事あるいは設備工事間の競合の調整を図るとともに、作業時間拡大のための地域住民や受注者との協議、労働者や資機材確保のための受注者との協議や各種団体への要請等、あらゆる手段を講じた。特に、需給が逼迫した生コンクリートについては、通常の工事では受注者において調整がなされているところ、北陸新幹線事業においては、平成 30 年度末の時点で翌年度分の需要量約 144 万 m³ に対し供給可能量が約 94 万 m³ と需要と供給の乖離が著しく、状況によっては、さらに大幅な工程遅延につながる可能性があった。そのため、機構において生コンクリートの増産に向けた調整を行うこととし、地方公共団体や生コンクリート・骨材の協同組合と協議の上、地域外骨材の活用、機構による生コンクリート運搬車両の配置等によって、増産に向けた材料調達や運搬手段等におけるボトルネックの解消を図った。それでもなお不足する分については、平成 30 年度までに整備したプラント船 2 隻に加えて、仮設地上プラント設備 2 基を機構工事において設置し、新幹線工事内で生コンクリートを自給するという整備新幹線事業において前例のない取組みを行う等、急激に増加する需要量に見合う供給量の確保に努めた。また、工事契約手続きにおいても不調不落による再公告手続きが発生すると数箇月の遅延が更に生じる恐れがあったが、特に PC 桁工事については、平成 30 年度において全 25 件中 18 件が未契約の状況であり、前年度に引き続き不調不落の可能性が懸念された。そこで、不調不落の最大の要因となっている工事の集中による労働者不足に対応するため、PC 桁を分割して工場で作製し、現地において接合・架設を行うプレキャスト桁を採用することによって、現地作業を減少させる等、工程短縮及び労働者不足の対策を行うことで、全ての土木構造物を契約し、着実に工事を進捗させた。上記の取組みにより、令和 4 年度末の完成・開業に向けて一定の道筋をつけることができた。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、機構の高い技術力を生かした施工監理を行うことで、令和元年 7 月に全てのトンネルの掘削を完了させた。特に、予期せぬ崩落等の発生による工程遅延リスクを伴う小土被り区間を有するトンネル工事においては、適切な補助工法の採用や詳細な計測管理を徹底することで、同区間の掘削を無事故で完了させた。また、電気工事の発注を完了するとともに、軌道、建築、電気等の設備工事を、設備工事間あるいは土木工事との競合を随時調整しながら着実に進捗させた。さらに、監査・検査の内容、期間等について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を開始する等、令和 4 年度の完成・開業を確実なものとした。

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、計画段階環境配慮書の公表、環境影響評価方法書の公告及び説明会を実施し、環境影響評価の手続きを着実に進捗させた。

以上のように、特に工事実施段階における全国的な工事の不調不落や資機材の逼迫等といった他律的な要因による様々な困難な状況に対し、多岐にわたる関係者と課題を共有し、その早期調整を図るとともに、機構がこれまで培った対外的な交渉力や部内の競合工事に対する柔軟かつ綿密な調整力による特段の取組みの積み重ねによって工事を進捗させ、その結果、特に北陸新幹線については、令和 4 年度末の完成・開業に向けて一定の道筋をつけるとともに、九州新幹線については、令和 4 年度の完成・開業を確実なものとしており、事業環境が非常に厳しい中においても、事業を着実に推進させている。

■課題と対応

機構の平成 30 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和 2 年度においても引き続き対応していく。

新型コロナウイルス感染症については、国土交通省より通知のあった「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和 2 年 4 月 7 日）及び「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」（令和 2 年 4 月 20 日）の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

- ・建設中の整備新幹線については、いずれも「工事実施段階」であることを踏まえ、今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行

に万全を期すとともに、路線ごとの各種課題に、関係者間で十分に連携しつつ、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 整備新幹線整備事業における工程管理

現在、建設を進めている整備新幹線の工事延長は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）211.9km、北陸新幹線（金沢・敦賀間）114.6km、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）67.0 kmの3線3区間の393.5kmとなっている。

整備新幹線の工程管理に当たっては、機構内の委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議している。また、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図っている。

表 1.1.1-1 機構内における工程の管理に関する委員会の開催状況

日付	内容
令和元年 11 月 13 日	・建設中の整備新幹線の工程の管理に関する委員会（工程管理委員会）を開催



図 1.1.1-1 全国新幹線鉄道網

(1) 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

令和元年度は、立岩トンネル、後志トンネル、羊蹄トンネル及び札幌トンネル等の長大トンネルの掘削工事を実施しており、令和元年度末現在で全 39 工区のうち 24 工区で本坑掘削に着手している。

トンネル工事においては、全体のトンネル発生土量約 2,000 万 m³（青函トンネル 3 本分）のうち約 1/3 の約 640 万 m³ という、前例になく膨大な量の自然由来重金属等を含むトンネル発生土の受入地確保が課題となっている。当

該受入地の確保については、任意協議による確保以外の手段がない中で健康や環境への影響も含めて地元との合意形成を行う難しい協議を伴い、受入地の確保がトンネル工事の実施に間に合わなければトンネルの掘削を停止せざるを得ず、協議が長期化すれば全体工期にも多大な影響を与える。この中で、北海道はじめ地方公共団体ときめ細かい協議を進め、八雲町、長万部町、蘭越町等の計 11 箇所の受入地について具体的な調整を終えている。また、学識経験者を含む検討委員会において定めた自然由来重金属等を含むトンネル発生土の処理方針に基づき調査・解析を行い、その結果を関係者に丁寧に説明するとともに、適切な対策工の実施に努めつつトンネル工事を進捗させた。更に今後工事を行う札幌市においても、機構と国土交通省、北海道及び札幌市の各幹部による調整会議を令和元年度内に 3 回実施し、受入地確保に努めている。

また、令和 4 年度末の工事発注完了を目指して既に実施していた明かり構造物設計について、令和元年 5 月の J R 北海道からの要請に基づき、列車速度の 320km/h への向上に係る前提条件確認が必要となった。列車速度の向上に際して、通常はシミュレーション等により鉄道施設に与える影響を検討するため、その条件検討にも一定期間を要するが、今回は機構内にプロジェクトチームを設置することにより、これまで機構が培ってきた技術力を結集して当該検討を計画的・効率的に進めることとした。この組織横断的なプロジェクトチームでの整理により、高速走行に伴う構造物の衝撃荷重の設定等、必要な設計項目の洗い出しや優先順位付けを迅速に行うことが可能となった。これにより、国土交通省や J R 北海道・ J R 東日本等をメンバーとする 320km/h 高速化検討会での情報共有と併せて、工程遅延リスクを最小化し、全体工程に影響させないように詳細設計等を計画的に履行できている。明かり区間については、令和 3 年度より工事の発注が開始できる



写真 1.1.1-1 内浦トンネル（東川）
（北海道寿都郡黒松内町地内及び磯谷郡蘭越町地内）の施工状況

よう、関係機関との協議を進め、詳細設計等を実施している。

北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進している。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

表 1.1.1-2 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
<p>発生土受入地を確保するため、引き続き地方公共団体の協力を得ながら、更なる発生土受入地の確保に努める。また、特に受入地確保の状況が厳しい札幌市内については、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体及び機構による検討会で、情報共有を図りながら受入地確保に向けて調整を行う。</p>	<p>地方公共団体の協力を得ながら関係者と調整を図り、発生土量約 2,000 万 m³ に対し、令和元年度は新たに 120 万 m³ の発生土受入地を確保し、全体で 55% の発生土受入地を確保することができた。</p> <p>八雲町、長万部町、蘭越町等の計 11 箇所の受入地について具体的な調整を終える等、受入地の確保に努めた。</p> <p>札幌市内の発生土受入地については、地元住民を対象とした説明会を 7 回開催した。引き続き、発生土受入れについての理解が得られるよう、関係地方公共団体との連携を深め対応していく。</p> <p>令和元年度の国土交通省鉄道局、関係地方公共団体及び機構の幹部による検討会の開催回数：3 回</p>
<p>自然由来重金属等を含むトンネル発生土に適切に対応するため、引き続き、学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」での審議結果に基づき、周辺環境に十分に配慮しつつ、経済的に対応していくよう努める。</p>	<p>学識経験者を含む「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」において審議を行い、周辺環境への影響に配慮し、自然由来重金属等を含むトンネル発生土（以下、「対策土」という。）に適切に対応するため、委員会で過年度までに整備した手法に基づき、対策土の受入地ごとに調査・解析を行い、その結果を踏まえて経済性も考慮しながら対策工を実施した。</p> <p>令和元年度の上記委員会の開催回数：1 回、同幹事会の開催回数：2 回、同検討ワーキンググループの開催回数：1 回</p>
<p>JR 北海道からの要望に基づく列車速度 320km/h の実現に向け、機構内に「北海道新幹線高速化技術検討プロジェクトチーム」を設置し、技術的な検討を行う。</p>	<p>令和元年度は、「北海道新幹線高速化技術検討プロジェクトチーム」において、土木構造物の設計の基本となる荷重条件等を整理するとともに、騒音・微気圧波対策の考え方の検討を実施した。また、既に高速走行（320km/h）を行っている JR 東日本と協定を締結し、技術的な情報の提供を受け、効率的に検討を進めている。</p> <p>令和元年度の上記プロジェクトチーム開催回数：3 回、同ワーキンググループの開催回数：3 回</p>
<p>地域の特性を踏まえた駅の設計を行うため、引き続き、地方公共団体や観光関係者等の関係者と協議・調整を行う。</p>	<p>新函館北斗駅及び札幌駅を除く新幹線駅ごとに機構及び地方公共団体、まちづくりや観光等の有識者、鉄道事業者等で組織する「新幹線駅を核とするインバウンド等対応策検討協議会」を開催し、駅の構造や駅舎の設計に関する基本方針について意見交換を行った。</p> <p>令和元年度の上記協議会の開催回数：対象駅ごとに 2 回</p>



写真 1.1.1-2 対策土の受入地における覆土による対策工実施状況

(2) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

令和元年度は、トンネル工事、橋りょう・高架橋工事等の土木本体工事を全線にわたって進めている。令和元年初夏には、一級河川をまたぐ九頭竜川橋りょう、手取川橋りょうが繋がった。また、加賀トンネル、柿原トンネルをはじめ、7本のトンネルが貫通し、新北陸トンネル（田尻）及び深山トンネルを除き、トンネル掘削工事を終えることができた。また、一部区間において、軌道・電気・建築等開業設備工事を進めている。



写真 1.1.1-3 幸町架道橋
（石川県小松市）の施工状況

北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、完成・開業時期の3年前倒しという高い目標に向け工程短縮に努めてきたところであるが、一方で、一部の用地協議の難航、沿線のみならず全国的な大規模工事の集中に伴う労働者・資機材の不足や不調不落の発生等、工程遅延に繋がる様々な問題が存在した。

このような状況に対処するため、軌道基地を10箇所から13箇所に増加させる等、今後の土木工事と設備工事あるいは設備工事間の競合の調整を図るとともに、作業時間拡大のための地域住民や受注者との協議、労働者や資機材確保のための受注者との協議や各種団体への要請等、あらゆる手段を講じた。特に、需給が逼迫した生コンクリートについては、通常の工事では受注者において調整がなされ

ているところ、北陸新幹線事業においては、平成 30 年度末の時点で翌年度分の需要量約 144 万 m³ に対し供給可能量が約 94 万 m³ と需要と供給の乖離が著しく、状況によって大幅な工程遅延につながる可能性があった。そのため、機構において生コンクリートの増産に向けた調整を行うこととし、地方公共団体や生コンクリート・骨材の協同組合と協議の上、地域外骨材の活用、機構による生コンクリート運搬車両の配置等によって、増産に向けた材料調達や運搬手段等のボトルネックの解消を図った。それでもなお不足する分については、平成 30 年度までに整備したプラント船 2 隻に加えて、仮設地上プラント設備 2 基を機構工事において設置し、新幹線工事内で生コンクリートを自給するという整備新幹線事業において前例のない取組みを行う等、急激に増加する需要量に見合う供給量の確保に努めた。

また、工事契約手続きにおいても不調不落による再公告手続きが発生すると数箇月の遅延が更に生じる恐れがあったが、特に PC 桁工事については、平成 30 年度において全 25 件中 18 件が未契約の状況であり、不調不落の可能性が懸念された。そこで、不調不落の最大の要因となっている工事の集中による労働者不足に対応するため、PC 桁を分割して工場で作製し、現地において接合・架設を行うプレキャスト桁を採用することによって、現地作業を減少させる等、工程短縮及び労働者不足の対策を行うことで、全ての土木構造物を契約し、着実に工事を進捗させた。

以上の取組みにより、令和 4 年度末の完成・開業に向けて一定の道筋をつけることができた。

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進している。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。

表 1.1.1-3 北陸新幹線（金沢・敦賀間）の工事における
主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
北陸新幹線（金沢・敦賀間）はラムサール条約に登録された中池見湿地付近を通過することから、中池見湿地に及ぼす環境影響の一層の回避・低減を目指すため、「北陸新幹線、中池見湿地付近モニタリング等フォローアップ委員会」において策定した環境管理計画に基づき、工事を実施する。	工事による影響を適切に評価するため、環境管理計画に基づき、水文環境等のモニタリングを継続的に実施し、データ分析を行いながら、環境に配慮して工事を実施した。 令和元年度の中池見湿地付近モニタリング結果を毎月ホームページで公表した。

<p>工事で使用する生コンクリートの供給可能性が不足しているため、引き続き工事関係者との協議を行い、生コンクリートの確保に努める。</p>	<p>福井県内では平成 30 年 12 月よりプラント船 2 隻の稼働を開始したが、平成 31 年 4 月には仮設地上プラント設備 2 基の稼働を開始する等して、さらに供給可能性を増加させた。 石川県内（南加賀地区）では令和 2 年 1 月よりアジテータ車 15 台を手配し供給可能性を確保した。</p>
<p>未契約の上部工工事（PC 桁工事）について、不調不落対策を講じ、土木工事を推進する。</p>	<p>平成 30 年度において 18 件が未契約の状況であり、前年度に引き続き不調不落の可能性が懸念されたため、PC 桁を分割して工場で作成し、現地において接合・架設を行うプレキャスト桁を採用することで、現地作業を減少させる等、工程短縮及び労働者不足の対策を行うことで、全ての土木構造物を契約し、着実に工事を進捗させた。</p>
<p>建築工事（駅舎、変電所及び電気建物等）の発注において、見積活用方式を採用する等の改善を図り、不調不落対策を講じる。</p>	<p>見積活用方式の採用や施工条件の精査等の改善を図ることで、全ての駅舎、変電所及び電気建物の契約を完了するとともに、電気建物の建築工事を実施した。一部の保守基地等については、引き続き工事発注手続きを進め、令和 2 年度の早い時期に契約を行う予定である。</p>



写真 1.1.1-4 仮設地上プラント設備（あわら市内）の稼働状況

(3) 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

令和元年度は、トンネル工事、高架橋・橋りょう工事等、土木本体工事を全線にわたって進めている。

機構の高い技術力を生かした施工監理を行うことで、令和元年 7 月に全 31 本のトンネルの掘削を完了させた。特に、予期せぬ崩落等の発生による工程遅延リスクを伴う小土被り区間を有する久山トンネル工事においては、適切な補助工法の採用や詳細な計測管理を徹底することで、同区間の掘削を無事故で完了させた。

また、電気工事の発注を完了するとともに、軌道、建築、電気等の設備工事を、設備工事間あるいは土木工事との競合を随時調整しながら着実に進捗させた。さらに、監査・検査の内容、期間等について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を開始する等、令和 4 年度の完成・開業を確実なものとした。

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事においては、各種課題への対応方針を定め工事を推進している。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。



写真 1.1.1-5 軌道工事の実施状況

表 1.1.1-4 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
小土被りの区間を掘削するトンネル工事について、無事にトンネル貫通できるよう、確実な施工監理を実施する。	適切な補助工法の採用や詳細な計測管理を徹底することで、小土被り区間を有する久山トンネルを無事貫通させ、全てのトンネル掘削工事を完了した。
監査・検査の工程について具体的に鉄道事業者と調整を行うため、機構内で準備を行う。	監査・検査の内容・期間について検討し、鉄道事業者との具体的な調整を開始した。



写真 1.1.1-6 久山トンネルの貫通状況

2. 関係者との調整を通じた工程の管理

建設中の整備新幹線の各路線について、従来より進捗状況や工事完成までのリスクを機構内で審議していたが、整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、事業の進捗状況やリスクについて関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることとしている。

平成 30 年度から、国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構による会議体を設置しており、発生土受入地の確保や、生コンクリートの需要量の増大に伴う供給量不足等の課題について、関係者間で十分な情報の共有を行うとともに、早期の調整を図り、適切な工程管理に努めている。

3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

全ての線区で「工事実施段階」にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に努めている。

具体的には、機構で制定している技術基準類に基づき工事を実施することで品質の確保に努め、必要に応じて関係者と協議や調整を行うことにより合理的かつ効率的に工事が実施できるように努めている。

安全な事業遂行を図るため、機構は、工事発注機関として、安全を考慮した作業計画・手順の作成、適切な安全設備の設置及び作業員の教育等の施工者が行う事故防止活動に対してより積極的に取組むよう、常日頃から施工者を指導等している。具体的には、令和元年度の工事内容等を考慮して機構本社で決定した事故防止重点実施項目を参考に、機構各地方機関においてもそれぞれの工事内容に応じ当該項目を追加設定し、施工者に周知するとともに、事故防止対策の徹底を指示している。また、事故が発生した場合は、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、施工者へ情報を提供し、同種事故の再発防止の徹底を図っている。

令和元年7月11日に漏水対策を目的とした試掘ボーリングによりJR長崎本線長崎トンネル及び同トンネル内を走行中の特急車両を損傷させた事故については、ボーリング工事発注の際に国土地理院の地図に基づいて作成した発注図面における同トンネルの位置が実際の位置と異なり、同トンネルとボーリング工事の位置が図面上で約80m離れていたため、工事着手前に施設管理者であるJR九州へ位置の確認を行っていなかったことが事故の原因であった。

機構としては、このような事故の再発防止を図るため、工事を施工する位置の記載に用いる平面図は、機構が保有する当該関係個所に関する全ての図面を照合した上で作成するとともに、使用する平面図に記載の地下構造物等については、工事を施工する位置からの距離に関わらず、施設管理者へのヒアリングや現地立会により、その位置の確認を行った上で作業を実施することとし、施工者に対しても周知・指導を徹底した。

4. 工事進捗状況の公表

整備新幹線の工事等の実施状況についてホームページで公表しており、令和元年度は更新作業を4回実施した。※

令和元年度のホームページ更新の実績は下記のとおりである。

- ・第1回更新：平成31年4月
- ・第2回更新：令和元年7月
- ・第3回更新：令和元年10月
- ・第4回更新：令和2年1月

※用地取得率及び土木工事着手率については、毎月更新作業を実施



図 1.1.1-2 ホームページでの工事進捗状況の公表（九州新幹線の例）令和2年1月期

5. 未着工区間における調査

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）の未着工区間において、地質調査、航測図化等を実施し、令和元年5月に計画段階環境配慮書を公表し、同年11月に環境影響評価方法書を公告した。また、同年12月には、対象事業実施区域24市町において、環境影響評価方法書の説明会を計66回開催した。

新大阪駅については、経済財政運営と改革の基本方針2019（令和元年6月21日閣議決定）の具現化に向け、他路線との乗継利便性、工期、施工性や経済性といった技術的な検討を関係者と連携して実施している。

1. (1) ①-2 (整備新幹線整備事業における適切な事業費の管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

（1）鉄道建設等業務

機構は、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、国民生活の向上や経済社会の発展、地球環境にやさしい交通ネットワークの構築に資する良質な鉄道を所定の工期内に安全にかつ経済的に建設することを推進する。これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定・管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線整備事業、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を遂行する。

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）

工事实施計画に基づく平成47年度末までの完成・開業予定に対し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ。以下「政府・与党申合せ」という。）による平成42年度末の完成・開業に向けて、概ね平成34年度末までにトンネル及び高架橋等の発注を完了し、土木工事の進捗を図る。

b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）

当初の工事实施計画に基づく平成37年度末までの完成・開業予定に対し、政府・与党申合せによる平成34年度末の完成・開業。

c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）

九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る六者合意（平成28年3月29日）に基づき、平成34年度に対面乗換方式により開業。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要

性が生じた等、工事実施計画の認可の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中においては、全ての線区で工事実施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。さらに、開業準備段階に移行する線区においては、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

■平成 31 年度計画

(1) 鉄道建設等業務

① 整備新幹線整備事業

建設中の新幹線の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

- a. 北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）
 - ・トンネル工事の発注を完了し、トンネル工事を実施する。
 - ・明かり区間の詳細設計等を実施する。
- b. 北陸新幹線（金沢・敦賀間）
 - ・土木工事を実施し、軌道敷設工事に着手する。
 - ・電気建物の建築工事を実施し、電気工事に着手する。
- c. 九州新幹線（武雄温泉・長崎間）
 - ・主たる区間で土木本体工事を終え、軌道敷設工事を実施する。
 - ・電気建物の建築工事を実施する。
 - ・電気工事の発注を完了し、電気工事を実施する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、工事実施計画の認可の際の事業費を上回ることのないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

また、工事の進捗状況をホームページ等で公表する。

未着工区間について、調査を実施する。特に、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）については、環境影響評価の手続きを適切に実施するとともに、新大阪駅の機能強化については、「新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」（経済財政運営と改革の基本方針 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定））に基づき、調査を行っていく。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項第1号及び第2号

全国新幹線鉄道整備法

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末
- ・九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度

評価の視点： 建設中の整備新幹線の各路線について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度目標	北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末	—	—	—	—	—	—
完成・開業年度目標	九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千円）	—	362,131,094					
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464					

注）当報告書の1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

建設中の整備新幹線の各路線について、工事実施計画の認可及び変更認可の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては工事実施計画の認可及び変更認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

また、機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理及びコスト縮減に努めている。

具体的には、事業費の管理において、発生土受入地の確保が課題であったことから、関係者と早期調整を図ることで、工事現場から近傍の発生土受入地を確保することが可能となり、コスト縮減につながった工事があった。

さらに、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について機構内で情報共有を図っている。

■評定と根拠

評定： C

根拠： 一部の路線においては、工程遅延に繋がる様々な問題が顕在化しており、影響を受ける工事については、全体工期を遵守するための工程短縮策の採用が不可欠となった。この工程短縮に要するコストの増加等により、事業費管理の難易度が高まっている状況ではあるが、引き続き積極的なコスト縮減に努め、事業費の管理を行っていくところである。このような状況においては、国土交通省、関係地方公共団体等との関係者間で情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するための取組みが一層求められるところであるが、必ずしも十分でなかった部分があると考えており、自己評価をCとする。

■課題と対応

機構の平成30年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞（下記）については、令和2年度においても引き続き対応していく。

一部の路線においては、工程遅延に繋がる様々な問題が顕在化しており、影響を受ける工事については、全体工期を遵守するための工程短縮策の採用が不可欠となった。この工程短縮に要するコストの増加等により、事業費管理の難易度が高まっている状況にあるが、引き続き、早期に関係者と情報の共有を図り協議検討を進めるよう努めていく。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

・今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行い、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 事業費の管理

建設中の整備新幹線の各路線について、工事実施計画の認可及び変更認可の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては工事実施計画の認可及び変更認可の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

なお、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、主に社会経済情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働者不足等の外的要因に対応するため、平成31年4月12日付で工事実施計画の変更認可を受け、認可額が約5,009億円から約6,197億円（増加額約1,188億円）となった。

2. 関係者との調整を通じた事業費の管理

整備新幹線整備事業の円滑な実施にあたっては、関係者間で十分な情報共有を行うことにより、各路線が抱える課題の早期調整を図ることが重要である。

平成30年度からは、国土交通省、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構による会議体を設置しており、発生土受入地の確保や、生コンクリートの需要量の増大に伴う供給量不足等の課題について、早期の調整を図るため関係者間で十分な情報の共有を行うよう努めている。

3. コスト縮減

令和元年度の整備新幹線整備事業によるコスト縮減額は約10.2億円（工事コストの縮減額約8.5億円、社会的コストの改善額約1.7億円、ライフサイクルコスト（LCC）の改善額約0.03億円）となった。

一例として、北陸新幹線（金沢・敦賀間）においては、製鉄副産物である高炉スラグ（水砕スラグ）を有効利用した高炉セメントを使用することにより、社会的コストの改善（環境負荷の低減）を図っている。

令和元年度 鉄道建設事業における主なコスト縮減項目

北陸新幹線（金沢・敦賀間）

【社会的コストの改善】高炉セメント使用による環境負荷の低減

概要：普通セメントに代えて製造過程においてCO₂排出量の少ない高炉セメントを使用する。

効果：製鉄副産物である高炉スラグ（水砕スラグ）を有効利用した高炉セメントを使用することにより、社会的コストの改善（環境負荷の低減）を図る。

◆CO₂排出量を 32,850 t 削減し、社会的コストを 0.92億円 改善



北陸新幹線 芦原温泉駅高架橋 ほか

8

図 1.1.1-3 コスト縮減の取組み例
(高炉セメント使用による環境負荷の低減)

1. (1) ②-1 (都市鉄道利便増進事業の完成・開業年度目標の達成に向けた適切な工程管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事実施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事実施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。
 - 北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末
 - 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度
 - 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
 - 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

- a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）
平成31年度下期の開業
- b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
平成34年度下期の開業

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事实施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。

- ・小田急小田原線
平成30年度の事業完了

■平成31年度計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

- ・開業監査等を進め、平成31年度下期に開業する。

b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

- ・新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了する。また新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了する。
- ・建築工事及び機械工事に着手する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、各線区で行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項第5号及び附則第11条第4項

都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
- ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

評価の視点： 以下の路線を開業または工事進捗させるため、適切に工程管理を行ったか。

- ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

平成31年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。

- ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）

平成 34 年度下期の開業に向け、適切に工程管理を行ったか。

・小田急小田原線

平成 30 年度の事業完了に向け、適切に工程管理を行ったか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
完成・ 開業年 度目標	神奈川東部 方面線（相 鉄・JR直 通線）：平成 31 年度下期	—	—	—	—	—	—
完成・ 開業年 度目標	神奈川東部 方面線（相 鉄・東急直 通線）：平成 34 年度下期	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千 円）	—	362,131,094					
行政サービス実 施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464					

注）・当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

（1）神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）

平成 30 年度に実施した 4 回目の大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えについて、令和元年 7 月に確実に完了させた。これにより、その後の総合監査や訓練運転を支障なく進めることが可能となり、特に、諸試験や検査、開業監査に際しては、部門間の調整を十分に密なものとし着実に実施した。

適切な工程管理に努め事業を進捗させた結果、相鉄・JR直通線について、令和元年 11 月 30 日に開業させ、これにより、中期目標で＜具体的な完成・開業年度目標＞として設定された「平成 31 年度下期の完成・開業」を達成した。開業後に連絡

線施設の不具合により相模鉄道(株)及びJ R 東日本の列車運行に支障が発生することではなく、首都圏ネットワークの一部として有効に機能している。

(2) 神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)

令和4年度下期の完成・開業の達成に向け適切な工程管理に努めている。具体的には、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握するよう努め、機構内の委員会において進捗状況や工事完成までのリスクを審議している。また、関係者との委員会等において機構内で整理した内容を情報共有するとともに、工程の管理及び事業を推進する上で課題となっている事柄について関係者との早期調整を図っている。

平成31年度計画に対する実績は以下のとおりである。

- ・新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了した。また新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了した。
- ・新横浜駅において、建築工事及び機械工事に着手した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 相鉄・J R 直通線は、起点の相模鉄道西谷駅と終点の鉄道貨物輸送の大動脈であるJ R 東海道貨物線とを結ぶ路線であり、接続部分においては、高頻度で運行される営業列車の列車間合いでの営業線工事、かつ、終点方においては営業中の貨物ターミナルである横浜羽沢駅構内の工事となるため、貨物輸送の閑散期となるゴールデンウィーク、お盆、年末年始、シルバーウィーク期間に施工時期が限定される等、作業時間に厳しい制約があり、切換えステップも複雑で長期にわたる難工事であった。

特に、横浜羽沢駅付近の接続工事においては、貨物の営業に支障を与えないよう、J R 貨物、J R 東日本と設計・施工計画及び安全対策設備の検討内容等について、月1回開催の総合調整会議に加え、月1回の現場定例会議を設ける等、入念な協議、調整を重ねて調整を行い、列車間合いの拡大(120分→220分)を実現させた。さらに、レール切断作業を省略した工事桁架設等の採用により作業時間の短縮を図り、4回の大規模な線路切替えを含む難易度の高い接続工事において、約4箇月の工期短縮を実現した。

令和元年度は、これまでに実施した4回目の大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えが、開業までの工程上のクリティカルパスであったが、関係する鉄道事業者であるJ R 東日本と綿密な調整を行うことで、令和元年7月に確実に完了させた。これにより、その後の総合監査や訓練運転を支障なく進めることが可能となった。特に、諸試験や検査、開業監査に際しては、線区の起終点が

それぞれ異なる鉄道事業者の営業線という特殊な条件下において、部門間の調整を十分に密なものとし、着実な実施に努めた。

また、建設過程においては、周辺環境の厳しい都市部特有の施工上の難題を解決するため、機構が考案したトンネル施工技術である S E N S（シールドを用いた場所打ち支保システム）を初めて都市部において適用する等、数々の新技術の開発に成功し、土木技術の発展に貢献した。この他、地方公共団体や鉄道事業者との連携を図りながら、まちづくりや鉄道事業者のコンセプトと調和したデザインと機能性を兼ね備えた駅を完成させた。

このように複数の鉄道事業者の営業線が関係する難工事の各段階において、国や地方公共団体、相模鉄道(株)、J R 東日本及び J R 貨物といった多くの関係者との複雑かつ高度な協議が必要とされるなか、建設主体である機構が中心となって諸課題の早期調整を図るとともに、都市部特有の施工上の難題に対して機構の有する高度な技術を駆使し対応することで工事を着実に進捗させた。その結果、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、労働者や資機材の逼迫により工程遅延リスクが懸念される環境下においても、中期目標において完成・開業予定時期として示されている平成 31 年度下期の中でも可能な限り早期を目指し、令和元年 11 月末の完成・開業を成し遂げた。

一方、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）については、令和 4 年度下期の完成・開業に向け、引き続き適切な工程管理に努めている。

■課題と対応

機構の平成 30 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された相鉄・J R 直通線に関する〈指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策〉（下記）については、令和元年度に対応した結果、令和元年 11 月 30 日に開業させることができた。

< 指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策 >

- ・神奈川東部方面線（相鉄・J R 直通線）は「開業準備段階」であることから、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、引き続き、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させることが必要である。

機構の平成 30 年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された相鉄・東急直通線に関する〈指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策〉（下記）については、令和 2 年度においても引き続き対応していく。

新型コロナウイルス感染症については、国土交通省より通知のあった「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」（令和 2 年 4 月 7 日）及び「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防

止対策の徹底について」(令和2年4月20日)の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、関係者間の会議体等において情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

・神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)については、「工事实施段階」であることを踏まえ、今後も、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努め、安全な事業遂行に万全を期すとともに、各種課題に、関係者間で十分に連携しつつ、開業予定時期を踏まえ、適切に事業を実施していくことが必要である。今後も、新たな第4期中期目標のもと、完成予定時期を踏まえ、工程の管理を徹底しつつ、事業を適切に進めることが必要である。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 都市鉄道利便増進事業における工程管理

神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)については、令和元年11月30日に完成・開業しており、引続き横浜羽沢駅構内工事等を実施している。

一方、神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)は、羽沢トンネル工事、新横浜駅工事、新横浜トンネル工事、新綱島駅工事、綱島トンネル工事、東急東横線改築工事等の土木工事を進めるとともに、軌道、電気、機械、建築等の開業設備工事も順次、並行して進めている。

表 1.1.2-1 機構内における工程の管理に関する委員会の開催状況

日付	内容
令和元年11月13日	・神奈川東部方面線の工程の管理に関する委員会(工程管理委員会)を開催



図 1.1.2-1 神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線)の路線概要図

(1) 神奈川東部方面線 (相鉄・JR直通線)

令和元年度は、相鉄・JR直通線の工事を完了させるとともに、開業監査等を予定通りに進め、令和元年11月30日に完成・開業させた。

令和元年度は、これまでに実施した4回目の大規模な線路切替えに付随する信号設備関係の切替えが、開業までの工程上のクリティカルパスであったが、関係する鉄道事業者であるJR東日本と綿密な調整を行うことで、令和元年7月に確実に完了させた。これにより、その後の総合監査や訓練運転を支障なく進めることが可能となった。

開業に向けた工事しゅん功監査・立会確認及びしゅん工確認の実施に当たっては、営業主体である相模鉄道(株)及び相互直通運転を行うJR東日本との調整を遅滞なく円滑に進めていく必要がある。相鉄・JR直通線は、線区の起終点がそれぞれ異なる鉄道事業者(起点が相模鉄道(株)、終点がJR東日本)の営業線という特殊な条件下にあることから、機構が中心となって両鉄道事業者との協議及び調整を図った。

相鉄・JR直通線の監査・確認は、事前監査、地上監査、総合監査の順で実施した。限られたスケジュールの中で、円滑に事業を推進できるよう、機構において開業推進委員会を開催し、開業準備の進め方等について調整を図った。各部門(用地、路盤・停工、軌道、機械、建築、信号、通信、電車線、変電、電力、運転、営業)の部内・部外調整はもちろんのこと、特に車両を使用した総合監査では両鉄道事業者との円滑な調整を総合的に行うことが必要になり、開業調整業務

を担当する係を組織し、監査等が円滑に行えるように取り組んだ。

平成 30 年 8 月に配電開始のため、電力（高圧）部門より監査・確認を実施し、相模鉄道(株)が完成検査を受検した後、同年 10 月より配電開始された。その後、変電部門、電車線部門により監査・確認が実施され、全体としては平成 31 年 4 月 12 日～ 19 日に事前監査、令和元年 6 月 3 日～7 日に地上監査を実施した。相鉄委託区間と J R 委託区間の建築限界測定に際しては、夜間線路閉鎖の上、作業可能時間内に実施している。

相鉄・J R 直通線では相模鉄道(株)、J R 東日本で信号切換の時期が異なったため、①西谷・羽沢横浜国大間、②羽沢横浜国大・横浜羽沢駅接続部間の 2 回に分け、総合監査を実施している。令和元年 6 月 22 日～28 日に総合監査①（西谷・羽沢横浜国大間）を実施し、7 月より相模鉄道(株)の訓練運転が開始された。同年 7 月 25 日～8 月 2 日には総合監査②（羽沢横浜国大・横浜羽沢駅接続部間）を実施し、8 月中旬より J R 東日本の訓練運転も開始された。

以上のように、起点方・終点方より異なる鉄道事業者が相互に乗り入れる複雑な運行形態に対応するための協議及び調整や各作業を行う部門間の連携を密に図ることで大きな問題もなく開業監査等を無事に終了し、平成 31 年度下期とされていた完成・開業を令和元年 11 月に達成することができた。



写真 1. 1. 2-1 発車式の状況



写真 1. 1. 2-2 総合監査の実施の状況

工事しゅん功監査・・・機構が建設した鉄道施設の使用開始に先立ち、工事しゅん功監査規程に基づき実施する総合的な検査

立会確認・・・・・・・・工事しゅん功監査規程第 11 条、第 12 条に基づき工事しゅん功監査に際し、鉄道事業者の立会による確認を求め、実施するもの

しゅん工確認・・・・・・・・設計特例制度業務実施規程に基づき、完成した鉄道施設が設計基準及びしゅん工図書等に適合していることを確認するもの

事前監査・・・・・・・・工事しゅん功監査規程第 5 条に基づき、地上監査の期間では不十分な

検査、手直し等の指示、部門間又は鉄道事業者との調整を予め行うもの
地上監査・・・・・・・・地上設備を対象に、諸規程及び設計図書等に合致していることを現地に
て確認し、総合監査実施の可否を決定するもの
総合監査・・・・・・・・実車を使用した試験により、鉄道施設の使用開始の可否を決定するもの

【都市鉄道等利便増進法の「速達性向上事業」第1号案件として認定】

平成17年度に施行された「都市鉄道等利便増進法」は、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化するための新たな鉄道整備手法を定めたものであり、「速達性向上事業」と「駅施設利用円滑化事業」の2つからなる。

神奈川東部方面線は、「速達性向上事業」の第1号案件として、平成18年11月に相鉄・JR直通線、平成19年4月に相鉄・東急直通線に係る「速達性向上計画」が国土交通大臣の認定を受けたものである。

【まちづくりと調整した駅デザイン】

羽沢横浜国大駅及びその周辺を合わせた羽沢地区では、将来のまちづくりの方向性を示すための地区プランの策定を行っており、羽沢横浜国大駅の駅デザインについても、まちづくりとの調整を図るためのデザイン調整会議が設置された。この会議において検討を重ねた結果、「人と触れ合う、自然と触れ合う、風景と共生する駅」をデザインのテーマに設定した。また、相鉄グループのブランドイメージと認知度向上を図る「デザインブランドアッププロジェクト」に基づき、レンガ、鉄、ガラスというキーマテリアルを採用し、流行に左右されることなく、長い時間をかけて醸成し、利用される方々に愛されるデザインを目指した。



写真 1.1.2-3 羽沢横浜国大駅

【(公社) 土木学会 技術賞 (Ⅱグループ) の受賞】

神奈川東部方面線 (相鉄・JR直通線) は、都市鉄道等利便増進法の「速達性向上事業」第1号案件であり、既存ストックを活用し、少ない投資によりミッシングリンクを解消することで、速達性向上、シームレス化及び混雑緩和を図るものである。

本事業は、交通政策の面や社会的効果において高い評価を受けており、土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められる画期的なプロジェクトであったと認められた結果、(公社) 土木学会の技術賞 (Ⅱグループ) を受賞している。



写真 1.1.2-4 土木学会技術賞
(Ⅱグループ) の受賞

(2) 神奈川東部方面線 (相鉄・東急直通線)

令和元年度は、新横浜駅の開削工事と建築工事、機械工事、新綱島駅の開削工事、羽沢横浜国大駅・新横浜駅間及び新横浜駅・新綱島駅間のシールドトンネル (羽沢トンネル、新横浜トンネル) の工事を進めている。

神奈川東部方面線 (相鉄・東急直通線) の工事においては、各種課題への対応方針を定め、工事を推進している。主な課題と対応状況は、以下のとおりである。



写真 1.1.2-5 新横浜駅の躯体構築の状況

表 1.1.2-2 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）の工事における主な「課題と対応」と「結果」

課題と対応	結果
相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、技術的難易度が高い工事を推進するため、引き続き、「都市トンネル技術委員会」において、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を実施していく。	「都市トンネル技術委員会」を開催し、有識者の意見を踏まえながら慎重に工事を実施した。 令和元年度の「都市トンネル技術委員会」の開催回数：1回
相鉄・東急直通線の大部分がトンネル構造であり、工事による地下水の水位変動等に伴う地盤沈下が懸念されるため、引き続き、「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」において、地下水位と地盤の変動の状況を確認しながら慎重に工事を実施していく。	「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」において、相鉄・東急直通線沿線の地下水位と地盤変動の状況を確認しながら、慎重に工事を実施した。 令和元年度の「相鉄・東急直通線地盤変動監視委員会」の開催回数：2回



写真 1.1.2-6 新横浜トンネルの施工状況

2. 関係者との調整を通じた工程の管理

従来より神奈川東部方面線について、進捗状況や工事完成までのリスクを機構内で審議しているが、都市鉄道利便増進事業の円滑な実施にあたっては、審議内容について関係者間で十分な情報共有を行うことにより、課題の早期解決を図ることが重要である。

神奈川東部方面線においては、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な工程の管理に努めている。

表 1.1.2-3 令和元年度に開催した関係者間の委員会等

日付	内容
令和元年 5 月 16 日	・神奈川東部方面線について工程を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る委員会（神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）工事管理委員会）を開催
令和元年 7 月 19 日	
令和元年 11 月 20 日	
令和 2 年 1 月 17 日	
令和元年 7 月 30 日	・神奈川東部方面線について工程を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る会議（神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）推進会議）を開催

※神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）工事管理委員会・・・4回／年、国土交通省：課長級、地方公共団体・営業主體・機構：部長級による会議体

※神奈川東部方面線（相鉄～ＪＲ・東急直通線）推進会議・・・1回／年、国土交通省：次長級、地方公共団体：局長級、営業主體・機構：役員級による会議体

3. 中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえた事業の遂行

神奈川東部方面線（相鉄・ＪＲ直通線）においては、「開業準備段階」であったため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行い、各作業を行う部門ごとの連携をとることにより、令和元年 11 月 30 日に開業させることができた。

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）においては「工事実施段階」にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に努めている。具体的には、機構で制定している技術基準類に基づき工事を実施することで品質の確保に努め、必要に応じて関係者と協議や調整を行うことにより合理的に工事が実施できるように努めている。

安全な事業遂行を図るため、機構は、工事発注機関として、安全を考慮した作業計画・手順の作成、適切な安全設備の設置及び作業員の教育等の施工者が行う事故防止活動に対してより積極的に取組むよう、常日頃から施工者を指導等している。具体的には、令和元年度の工事内容等を考慮して機構本社で決定した事故防止重点実施項目を参考に、機構東京支社においても工事内容に応じ当該項目を追加設定し、施工者に周知するとともに、事故防止対策の徹底を指示している。また、事故が発生した場合は、事故原因の究明や再発防止策の検討を行い、施工者へ情報を提供し、同種事故の再発防止の徹底を図っている。

1. (1) ②-2 (都市鉄道利便増進事業における適切な事業費の管理)

■中期目標

(1) 鉄道建設等業務

機構は、公的資金による鉄道建設事業を行っており、これを実現するため、調査・計画の作成から地方公共団体等関係機関との円滑な協議・調整、用地取得交渉、各種構造物の設計・施工までの業務を一貫して実施するなど、鉄道建設業務に関する総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体である。このため、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要な目的であるとの認識に基づき、これらの実施に当たっては、環境保全、都市計画との整合等鉄道建設に関わる課題へ適切に対応するとともに、技術力の向上、技術開発の推進と公表、工事コストの縮減、適切な事業費の設定及び管理を通じた鉄道建設の業務の質の確保を図りつつ、整備新幹線の建設、都市鉄道利便増進事業、民鉄線及び受託事業等における所要の業務を推進する。

① 工事完成予定時期を踏まえた事業の着実な進捗

整備新幹線の建設や都市鉄道利便増進事業等について、工事完成予定時期を踏まえ、事業費・工程の管理を徹底することによって、鉄道建設事業のプロジェクト遂行の確実性を確保し、着実な進捗を図る。

具体的には、鉄道建設事業は、i 測量・設計等の業務や用地協議・取得等を行う工事の準備段階、ii 土木工事や軌道工事といった工事実施段階、iii 開業に向けた諸試験・検査の実施など開業準備段階に分けられるが、各事業が、それぞれの段階に位置し、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを把握することとする。また、当該年度の事業費や工程に課題が発生していないか機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。

この際、これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使して、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設することが重要であり、建設工事の実施に当たっては技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、工事实施計画の認可等の後に不測の事態が生じた場合を除き、認可等の際の事業費を上回らないようにするとともに、工事の各段階では、特に以下の点に留意して事業を遂行することとする。

- i 工事の準備段階：工事实施段階に向け、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに進められるよう測量・設計等の工事の準備を行うこと
- ii 工事実施段階：これまで機構が培ってきた鉄道建設の経験と技術力を駆使し、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期すこと
- iii 開業準備段階：開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分にし、完成・開業予定時期までに開業させること

さらに、建設に係る進捗状況について公表するとともに、整備新幹線の未着工区間について、調査を適切に実施するとともに、国民への説明責任を果たすため、調査結果について詳細な情報開示を行う。

<具体的な完成・開業年度目標>

- ・ 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

北陸新幹線（金沢～敦賀間）：平成34年度末

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）：平成34年度

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期

神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

<目標水準の考え方>

整備新幹線整備事業については「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において示された完成・開業予定時期を、都市鉄道利便増進事業については都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）に基づく速達性向上計画において国土交通大臣が認定した完成・開業予定時期を、それぞれ目標として設定した。

【重要度：高】

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすこと、都市鉄道は、地域間交流・連携の強化や都市機能の向上等に寄与すること、加えて、鉄道建設は、機構が有する高度な技術力や専門性を活用できる分野であることから、重要度は高い。

【難易度：高】

鉄道建設事業は、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに、多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

② 都市鉄道利便増進事業等

(a) 都市鉄道利便増進事業

工事完成予定時期を踏まえ、事業を着実に推進するため、事業費及び工程の管理を適切に行うとともに、公的整備主体として関係者との連携・調整を図り、今中期計画期間中においては、以下のとおり各路線の目標達成を目指す。

- a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）
平成31年度下期の開業
- b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
平成34年度下期の開業

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト縮減に努め、想定できなかった現地状況に対応する必要性が生じた等、速達性向上計画の認定の後に不測の事態が生じた場合を除き、認定の際の事業費を上回らないようにするとともに、各年度に行ったコスト縮減効果について整理・機構内での共有を図り、かつ、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。今中期計画期間中において、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）は開業準備段階にあるため、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）は工事实施段階にあるため、品質を確保しつつ、合理的かつ効率的な工事の実施に努めるとともに、安全な事業遂行に万全を期す。また、開業準備段階に移行した後は、開業に向け、様々な諸試験や検査を行うこととなるため、各作業を行う部門ごとの連携を十分に密なものとする。

(b) 民鉄線事業

安全かつ着実な事業の推進のため関係者との連携を図りながら、以下のとおり目標達成を目指す。

- ・小田急小田原線

平成30年度の事業完了

■平成31年度計画

② 都市鉄道利便増進事業等

都市鉄道利便増進事業

建設中の各路線について、事業費及び工程の管理を適切に行い、以下のとおり事業の着実な進捗を図る。

- a. 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）
 - ・開業監査等を進め、平成31年度下期に開業する。
- b. 神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）
 - ・新横浜駅の躯体構築は本体部分を完了する。また新綱島駅の躯体構築は立坑部及び非開削部を除き完了する。
 - ・建築工事及び機械工事に着手する。

なお、事業の実施に当たっては、経済的に安全かつ工期どおりに建設する重要性にかんがみ、工事完成予定時期と照らしてどの程度進捗しているかを適切に把握する。技術開発の動向等を踏まえてコスト削減に努めるとともに、各線区で行ったコスト削減効果について整理・機構内での共有を図る。想定できない事情により発生する事業費の上振れリスクを低減するため、関係者間の会議体等において、情報共有を行い、課題の解決に努めていく。その上で、速達性向上計画の認定の際の事業費を上回ることはないよう、あらゆるコスト削減努力を徹底する。また、中期目標で示された事業の各段階における留意事項を踏まえ、事業を遂行する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項第5号及び附則第11条第4項

都市鉄道等利便増進法

鉄道事業法

■主な評価指標

完成・開業年度目標： 鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。

- ・神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期
- ・神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期

評価の視点： 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、適切な事業費の設定及び管理を実施しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）：平成31年度下期	—	—	—	—	—	—
完成・開業年度目標	神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）：平成34年度下期	—	—	—	—	—	—
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千円）	—	362,131,094					
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464					

注）・当報告書の1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

神奈川東部方面線については、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について、関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。

また、技術開発の動向を踏まえてコスト縮減に努めるとともに、コスト縮減効果について機構内で情報共有を図っている。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線）について、継続的にコスト縮減に取り組むとともに、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理する上での課題を国土交通省、関係地方公共団体等の関係者間で共有し、早期の調整を図ること等により、事業費の適切な管理に努めている。

令和元年11月30日に完成・開業した相鉄・JR直通線においては、仮設設備や本体構造物の施工計画・施工方法の見直し等により約3億円の縮減、鉄道事業者との協議、調整の結果、設備計画の見直し等により約25億円の縮減、関係機関との協議の結果、用地買収面積の縮減により約1億円の縮減を図る等、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や地方公共団体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、約29億円の事業費の縮減につなげた。その結果、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、資機材や労務費の上振れリスクがある状況下においても、令和元年度までの累計で1,009億円の決算額であり、令和2年度以降に実施予定の残工事等を考慮しても、事業費の縮減により、速達性向上計画変更の際に設定した事業費1,114億円の範囲内で確実に事業を完遂できる見込みである。

■ 課題と対応

平成30年度業務実績等報告書に対して、主務大臣による評価で示された<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>（下記）については、令和2年度においても引き続き対応していく。

<指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策>

- ・今後も、関係者間で定期的に検討会を開催し十分な情報共有を行う等、関係者が一体となって課題の早期調整に努めるとともに、引き続きコスト削減・抑制の徹底を図っていくことが必要である。

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 事業費の管理

神奈川東部方面線について、速達性向上計画変更の認定の際に設定した事業費を管理しており、工事実施段階においては速達性向上計画変更の認定の際に想定した工事計画・予算と照合・チェックを行い、機構内で整理・共有を行っている。

機構内で整理した内容については、関係者との会議体において共有するとともに、事業費の管理及び工事を推進する上で課題となっている事柄について関係者と早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。

なお、令和元年 11 月 30 日に完成・開業した相鉄・JR 直通線においては、仮設備や本体構造物の施工計画・施工方法の見直し等により約 3 億円の縮減、鉄道事業者との協議、調整の結果、設備計画の見直し等により約 25 億円の縮減、関係機関との協議の結果、用地買収面積の縮減により約 1 億円の縮減を図る等、これまで機構が培ってきた施工経験や技術を活かし施工方法の改善等を行うとともに、鉄道事業者や地方公共団体等の関係機関との協議、調整において柔軟な対応を行うことで、約 29 億円の事業費の縮減につなげた。その結果、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や大規模インフラ更新等の工事が集中し、資機材や労務費の上振れリスクがある状況下においても、令和元年度までの累計で 1,009 億円の決算額であり、令和 2 年度以降に実施予定の残工事等を考慮しても、事業費の縮減により、速達性向上計画変更の際に設定した事業費 1,114 億円の範囲内で確実に事業を完遂できる見込みである。

2. 関係者との調整を通じた事業費の管理

神奈川東部方面線においては、国土交通省鉄道局、関係地方公共団体、関係営業主体及び機構で定期的に検討会を開催し、関係者が一体となって課題の早期調整を図り、適切な事業費の管理に努めている。

表 1.1.2-4 令和元年度に開催した関係者間の委員会等

日付	内容
令和元年 5 月 16 日	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線について事業費を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る委員会（神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）補助事業管理委員会）を開催
令和元年 7 月 19 日	
令和元年 11 月 20 日	
令和 2 年 1 月 17 日	
令和元年 7 月 30 日	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川東部方面線について事業費を管理する上での課題を関係者に周知し、早期調整を図る会議（神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）事業主体・地方公共団体・国連絡会議）を開催

※神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）補助事業管理委員会・・・4 回／年、国土交通省：課長級、地方公共団体・営業主体・機構：部長級による会議体

※神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）連絡会議・・・1 回／年、国土交通省：次長級、地方公共団体：局長級、営業主体・機構：役員級による会議体

3. コスト縮減

令和元年度の都市利便増進事業によるコスト縮減額は、約 32.0 億円（工事コストの縮減額約 31.9 億円、社会的コストの改善額約 0.1 億円）となった。

一例として、神奈川東部方面線（相鉄・東急直通線）においては、建設発生土処分方法の変更により、運搬・処分費を縮減し、コスト縮減を図っている。



図 1.1.2-2 コスト縮減の取組み例（建設発生土の処分方法の変更によるコスト縮減）

1. (1) ③ (受託業務)

■中期目標

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費や工程に課題が発生していないかを機構内で確認し、課題が発生した場合には、関係者との調整に努めることを通じ、事業費・工程の管理を徹底する。なお、機構の支援が真に必要な場合のみに実施するために第三者委員会において策定した具体的な基準を適切に運用するとともに、受託工事に係るコスト縮減の状況等について検証を行い、その結果について公表する。

【難易度：高】

受託業務についても、(1)①と同様に、協定に基づき工事を完成させるためには、工事期間中においては、地盤の状況や希少野生動植物種への対応、予期せぬ災害の発生への対応など他律的な制約が多く、また、工事の各段階においては、地方公共団体、鉄道事業者、地権者など調整すべき関係者が多数あることに加え、完成までに多様な工程・業務の積み上げが必要であるため。

■中期計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する総合的技術力、中立性を活かして社会に貢献する観点から、受託工事について、協定に基づいた工事完成予定時期及び事業費の管理を徹底し、着実に推進する。受託調査については、国土交通省の関連施策との連携を図りつつ、地方公共団体や鉄道事業者等からの要請を踏まえ、鉄道計画に関する調査の支援を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。また、受託工事に係るコスト縮減について、同委員会において随時検証し、その結果をホームページ等で公表する。

さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。

■平成 31 年度計画

③ 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

受託工事線について、協定に基づいた工期内で完成できるよう着実な進捗を図る。

中央新幹線については、関係者との連携・調整を図りながら、非常口工事及びトンネル工事を着実に推進する。

また、国、地方公共団体、鉄道事業者等からの要請に対応し、鉄道整備の計画に関する調査を実施する。

なお、鉄道事業者から新たな工事の受託要請があった場合は、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」において審議し、同委員会の意見を踏まえつつ、受託の可否について決定する。

さらに、大規模災害等の発生時においても、これまでの復旧・復興支援の経験を活かし、国や地方公共団体等からの要請があった場合は、その支援等に積極的に取り組む。平成 30 年度に要請のあった南阿蘇鉄道第一白川橋りょうの設計照査を推進し、災害復旧を支援する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項及び第4項

鉄道事業法

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 受託工事について、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の管理を行い、着実に推進したか。
 - ・ 鉄道計画に関する調査の支援を適切に実施しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351			
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595			
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179			
経常利益（千円）	389,299	457,655			
行政コスト（千円）	—	362,131,094			
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464			

注）・当報告書の1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 受託工事

中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、事業費と工程の適切な管理に努め、関係者との連携・調整を図りながら非常口工事及びトンネル工事を着実に推進できるように努めている。

2. 受託調査（鉄道計画に関する調査の支援）

地方公共団体からの要請に対し、令和元年度は受託調査を3件実施した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中央新幹線については、協定に基づき工事を完成させるため、適切な事業費と工程の管理に努め、関係者と連携・調整を図りながら工事を着実に推進でき

るように努めている。また、鉄道計画に関する調査の支援を実施している。

以上のことから、中期計画における所定の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

中央新幹線の受託工事について、社会情勢等の変化に伴う建設コストの上昇や労働力不足等、工事の進捗に影響する不確定要素について、関係者間で十分な情報共有を行い、着実に事業を進めていく。

新型コロナウイルス感染症については、国土交通省より通知のあった「新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言を踏まえた工事及び業務の対応について」(令和2年4月7日)及び「工事及び業務における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策の徹底について」(令和2年4月20日)の趣旨に則り対応しているところであるが、工事等の受注者とともに感染拡大防止に努め、完成・開業予定時期を踏まえ、引き続き適切な工程管理を実施していく。また、工事への影響の把握に努め、委託者等との情報共有を行い、課題の早期調整に努めていく。

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 受託工事

令和元年度は、構造物の詳細設計を実施するとともに、非常口工事及び山岳トンネル工事の着実な推進に努めている。また、用地業務については用地取得の支援業務等を実施している。

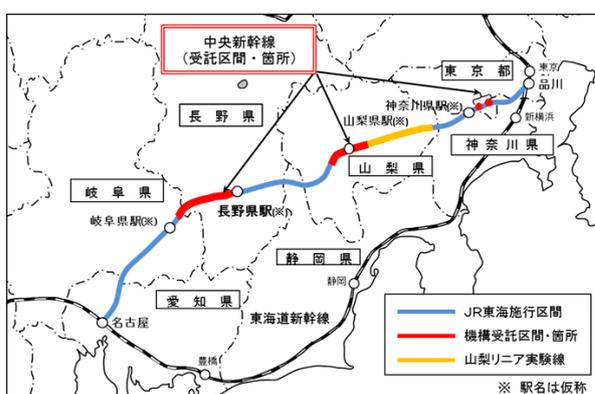


図 1.1.3-1 中央新幹線の工事受託範囲



写真 1.1.3-1 非常口工事の状況

2. 受託調査（鉄道計画に関する調査の支援）

地方公共団体からの要請に対し、令和元年度は受託調査を3件実施した。

表 1.1.3-1 令和元年度の受託調査の実績

調査名	委託者
小田急多摩線延伸の検討に係る調査	小田急多摩線延伸検討会 (神奈川県相模原市・東京都町田市)
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の 検討に係る調査業務	熊本県
地下鉄7号線延伸線建設に向けた計画設計業務	さいたま市

3. 新たな工事の受託要請

令和元年度は、鉄道事業者から新たな工事の受託要請がなかったため、外部有識者からなる「鉄道工事受託審議委員会」は開催しなかった。

4. 災害復旧支援事業

平成28年4月に「平成28年（2016年）熊本地震」で被災した南阿蘇鉄道(株)に対する災害復旧支援として、平成31年2月から第一白川橋りょうの設計照査を実施し、令和元年11月30日に完了させた。



写真 1.1.3-2 第一白川橋りょう

1. (1) ③ (鉄道分野の技術力を活用した支援)

■中期目標

② 鉄道建設業務に関する技術力を活用した受託業務等の支援

機構が有する鉄道分野の技術力、調査能力を広く総合的に活用した鉄道建設に係る受託業務等及び地域鉄道事業者等への鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項の助言などの技術支援（鉄道ホームドクター制度）等を実施する。

<定量的目標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

- ・地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得る。

<指標>

(鉄道分野の技術力を活用した支援)

- ・技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度（見込み）までの件数・78件）

<目標水準の考え方>

機構から技術支援等を受けた地域鉄道事業者等の満足度について、5段階（5＝大変役に立った、4＝おおむね役に立った、3＝役に立った、2＝あまり役に立たなかった、1＝まったく役に立たなかった）中の「3＝役に立った」以上の評価を得られることを目標水準として設定した。

■中期計画

また、機構がこれまでに培ってきた鉄道分野の総合的な技術力を活用して、地域鉄道事業者等に対する次の技術支援を実施する。

「鉄道ホームドクター制度」を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、その鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について、適切かつ極力きめ細やかに助言する。鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等地域における交通計画の策定等に資する支援を実施する。これらの地域鉄道事業者等への技術支援等を適切に実施し、当該地域鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。

地域鉄道事業者、地方公共団体及び国土交通省等の地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報の収集・発信に努め、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

■平成31年度計画

鉄道事業者、地方公共団体との情報交換等の機会を捉え、鉄道施設の保全・改修、交通計画策定等に関するニーズを把握し、関係諸機関との連携強化を図りつつ、鉄道ホームドクター制度を用いて、地域鉄道事業者等の要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術的な事項について適切かつ極力きめ細やかに助言するほか、鉄道施設等に係る技術的な情報の提供等、地域における交通計画の検討、分析、評価等に資する機構の支援システム（GRAPPE）を活用した支援を実施する。これらの技術支援等に対する当該地域鉄道事業者等へのアンケート調査（5段階評価）で平均3.0以上の評価を得ることを目指す。

また、地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、このような機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行い、その一層の利用を促進する。

さらに、地域鉄道事業者等の懸案とされている設備の老朽化について、情報収集を行うとともに、機構の支援のあり方を検討する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第 13 条第 4 項第 2 号

■主な評価指標

定量的目標： 地域鉄道事業者等への技術支援等について、当該地域鉄道事業者等に
対するアンケート調査（5段階評価）で平均 3.0 以上の評価を得る。

指標： 技術支援等の実施件数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 29 年度
（見込み）までの件数・78 件）

評価の視点： ・ 地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施して
いるか。

- ・ 機構の技術支援に係る情報の収集・発信を行っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
機構の技術支援等への満足度（5段階評価）	平均 3.0 以上	—	4.2	4.2			
技術支援等の実施件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの件数・78 件	10 件	13 件			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千円）	—	362,131,094					
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464					

- 注）当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
- ・ 予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 - ・ 令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者、地方公共団体からの要請を踏まえ、「鉄道ホームドクター制度」（注）を通じ、鉄道施設の保全・改修等に係る資料提供、アドバイス等の技術支援を行った。また、鉄道事業者からの要請に応じ、鉄道助成に関する資料を提供した。

加えて、上記技術支援等について、当該鉄道事業者、地方公共団体に対するアンケート調査（5段階評価）で平均4.2の評価を得た。

さらに、鉄道協会等が主催する各種会議において、支援業務の取組状況等の情報交換や機構の技術的支援の情報発信を実施し、鉄道ホームドクター制度の一層の利用促進を図った。

（注）「鉄道ホームドクター制度」とは、鉄道事業者、地方公共団体等の要請に応じて、機構が有する、鉄道の計画から建設までを一貫して行う豊富な経験に基づく総合技術力等のノウハウを活用した技術支援活動の制度である。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 指標である技術支援等の実施件数をみると前中期目標期間の平均である15.6件を下回る13件となったものの、鉄道事業者等に対するアンケート調査（5段階評価）の結果、平均4.2の評価を得た。

また、地域鉄道事業者等への技術支援等を適切かつきめ細やかに実施しており、かつ、各地方鉄道協会等が主催する会議等において、機構の技術支援に係る情報の収集・発信や設備の老朽化についての情報収集及び支援のあり方についての議論を行った。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道ホームドクター制度を活用した技術支援等

鉄道事業者等からの要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援（10件）、鉄道助成等の情報及び資料提供による支援（3件）を行った（合計13件）。

（1）鉄道施設の保全・改修等に係る技術支援

鉄道事業者等からの要請に応じ、鉄道施設の保全・改修等に係る情報及び資料提供、アドバイスの技術支援を行った（10件）。

表1.1.3-2 鉄道施設の保全・改修等に係る支援先及び支援内容

支援先	支援内容
第三セクター鉄道	駅プラットホーム設計時の群集荷重の適用
その他	T P Cまくらぎの性質等
中小民鉄	路盤の噴泥対策等
地方公共団体	架線柱の基礎に使用する回転圧入鋼管杭の適用事例
第三セクター鉄道	洗掘を受けた橋脚の健全度判定に対する助言等
第三セクター鉄道	P Cまくらぎ及びレール交換時の留意点等
第三セクター鉄道	鋼製桁の塗装工法
中小民鉄	橋りょう付近の斜面崩壊に対する留意点及び対策等
鋼索鉄道	ケーブルカーの振動対策
その他	高架下調整池の不同沈下による目地開き等の補修方法等

(2) 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援

鉄道事業者等からの要請に応じ、鉄道助成等に関する情報及び資料提供の支援を行った（3件）。

表1.1.3-3 鉄道助成等の情報及び資料提供による支援先及び支援内容

支援先	支援内容
地方公共団体	防災関連等助成制度の紹介
中小民鉄	補助事業に係る参考資料の提供
その他	鉄道施設に対する保険の加入状況

2. 機構の技術支援に係る情報発信

地域鉄道に係わる諸機関と緊密に連携して、機構の技術支援に係る情報を発信し、その一層の利用促進を図り、かつ設備の老朽化についての情報収集及び支援のあり方を検討するために、鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供（8回）、地域鉄道事業者への施設の保全・改修に係るニーズの把握（11回）を行った。

(1) 鉄道協会等主催の各種会議での技術情報等の提供

施設の保全・改修、交通計画策定等に係る鉄道事業者への支援を推進するため、鉄道協会等が主催する各種会議において、技術情報の提供や鉄道ホームドクター制度による支援内容について、事例と併せて説明を行った（8回）。

表1.1.3-4 各種会議への出席

会 議 名	時 期
関東鉄道協会地方専門委員会	令和元年 6 月
東北鉄道協会運輸・技術委員会	令和元年 7 月
九州鉄道協会技術委員会	令和元年 8 月
中部鉄道協会土木講習会	令和元年 9 月
地域鉄道支援推進会議（鉄道総合技術研究所）	令和元年 9 月
第三セクター鉄道等協議会安全対策専門委員会	令和元年 9 月
関西鉄道協会技術委員会	令和元年 12 月
第三セクター鉄道等道府県協議会意見交換会	令和 2 年 2 月

(2) 地域鉄道事業者への施設の保全・改修等に係るニーズの把握

上記鉄道協会等主催の各種会議への出席等を機に、近辺の鉄道事業者を訪問し、鉄道施設の保全・改修等に係るニーズを把握するためにヒアリングを行った(11回)。

1. (1) ④ (品質の向上)

■中期目標

③ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

鉄道建設に係る業務について、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図るとともに、安全にかつ工期どおりに建設するため、以下の取組みを推進する。

まず、施工管理の徹底や職員の技術力向上のための鉄道建設業務に係る機構職員向け技術研修の実施等を通じて、経済性を確保しながら品質の維持・一層の向上を図る。

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

<指標>

- ・ 機構職員向け技術研修の受講者数 (前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人)

■中期計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進め、品質管理・施工監理について徹底を図るとともに、鉄道建設業務の遂行に必要な技術力の向上及び承継のために、講習や資格取得の支援等を通じて、持続的な業務の質の向上に努める。

■平成31年度計画

④ 鉄道建設に係る業務の質の向上に向けた取組み

良質な鉄道を建設するために、品質管理・施工監理等に係る技術基準類の継続的整備を行う。特に、「構造計画の手引き」の改定及び「PS検層調査マニュアル」の制定を終え、講習会等を通じ関係者に周知、徹底する。

また、鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継のために、施工監理講習及び経験年数を踏まえた段階的な技術系統別の研修を実施するとともに、業務に関連する技術士等の資格の取得を促進する。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文等)

機構法第13条第1項第1号及び第2号

■主な評価指標

指標： 機構職員向け技術研修の受講者数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人)

- 評価の視点：
- ・ 必要に応じて技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策を進めているか。
 - ・ 講習や資格取得の支援等に努めているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
機構職員向け技術研修の受講者数	—	平成25年度から平成28年度までの施工監理講習受講者数・2,406人	606人	591人			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千円）	—	362,131,094					
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464					

注)・当報告書の1.(1)、(2)及び(3)が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術基準類の整備と工事の検査を充実させる対策

鉄道建設に係る技術基準類の制定作業を6件実施し、講習会等を通じ関係者に周知、徹底している。工事の検査を充実させる対策としては、機構各地方機関において「開業監査・検査未経験者向け講習会」を実施した。

表 1.1.4-1 鉄道建設に係る技術基準類の制定・改訂状況

1	「PS検層調査マニュアル」の制定
2	「土木工事出来形・品質管理基準（案）」の制定
3	「補強土橋台施工の手引き（案）」の制定
4	「開削トンネル防水工設計・施工マニュアル（案）」の制定
5	「構造計画の手引き」の改訂
6	「整備新幹線設計内規（基礎・土構造物）」の制定

2. 講習や資格取得の支援等

(1) 経験年数を踏まえた段階的な技術系統別研修の実施

機構の鉄道建設業務の中核を担う技術系職員を対象として、鉄道建設に係る幅

広い知識を身につけさせるため、入社時の技術系統別研修や、経験年数を踏まえた段階的な研修を実施した。

表 1.1.4-2 土木系職員の段階的な研修の例

年次	内 容	時 期
入社時	鉄道概論研修〔鉄道の基礎知識等〕	4月
入社2ヶ月後	実務基礎Ⅰ研修〔積算、総額管理、製図〕	5月
入社半年後	実務基礎Ⅱ研修〔積算、構造計画、施工監理等〕	10月
入社2年目	鉄道土木基礎研修Ⅰ〔予算管理、構造物の設計、施工監理等〕	8月
入社2年目	鉄道土木基礎研修Ⅱ（新）〔電気、軌道、用地等〕	12月
入社4年目	鉄道土木基礎研修Ⅱ（旧）〔停車場・運転、軌道〕	7月
入社5年目	運転・営業設備研修	9月

（2）施工監理講習の実施

鉄道建設に必要な技術力の向上及び承継を図るため、平成17年度から実施している施工監理講習を機構本社及び全国6地方機関において令和元年10月～12月に実施した。

令和元年度は「施工監理テキスト 設計協議編」と機構各地方機関から希望のあった個別テーマに関する講義を全国で実施し、全国で591名が受講した。

表 1.1.4-3 施工監理講習の実施状況

実施箇所	時 期
本社	令和元年12月17日
東京支社	令和元年11月14日～15日
大阪支社	令和元年10月30日～11月1日
北海道新幹線建設局	令和元年10月8日～10日
九州新幹線建設局	令和元年11月6日～8日
青森工事事務所	令和元年11月19日
関東甲信工事事務所	令和元年11月19日

（3）施工者の技術力の向上

（一社）日本建設業連合会主催の「鉄道建設工事技術講習会」に講師を派遣し、鉄道関係法規及び技術基準類に関する講義を実施した。本講習会は、鉄道固有の技術に精通した技術者を育成し、良質な鉄道構造物の建設・提供を行うため、鉄道建設工事に従事している建設会社の現場技術者等を対象としている。令和元年度は、全国6箇所で計7回の講習会が開催され、255名が受講した。また、平成24年度より実施している過年度の鉄道建設工事技術講習修了証保有者に対する更

新講習については、令和元年度は 535 名が受講した。

表 1.1.4-4 鉄道建設工事技術講習会の開催状況

実施箇所	時 期	実施箇所	時 期
札幌市	令和元年 8 月 2 日	名古屋市	令和元年 8 月 30 日
仙台市	令和元年 8 月 21 日	大阪市	令和元年 9 月 6 日
東京都	令和元年 9 月 27 日 10 月 2 日	福岡市	令和元年 9 月 12 日

(4) 業務に関連する資格取得の促進

業務に関連する技術士、鉄道設計技士、一級建築士等の資格取得については、資格試験に合格した職員に対して受験料等を機構が補助する制度が整備されており、既資格取得者による受験者への指導等の支援を継続して行った。令和元年度は技術士 4 名、一級建築士 2 名、電気主任技術者 1 名の合格者を輩出した。

表 1.1.4-5 主な資格の取得者数等

資格名称	令和元年度資格取得者数	令和元年度末現在の 資格保有者数
博士	0 人	14 人
技術士	4 人	123 人
鉄道設計技士	0 人	31 人
一級建築士	2 人	33 人
電気主任技術者	1 人	31 人

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 技術基準類の整備及び工事の検査を充実させる対策を進めている。また、講習や資格取得の支援等に努めている。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■ 課題と対応

—

1. (1) ④ (技術開発の推進)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

■中期計画

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。

■平成 31 年度計画

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進する。また、技術開発成果の活用状況について、フォローアップを進める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351			
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595			
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179			
経常利益（千円）	389,299	457,655			
行政コスト（千円）	—	362,131,094			
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464			

- 注）・当報告書の 1. (1)、(2) 及び (3) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道建設工事の進捗を踏まえ、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して推進するため、土木（トンネル、橋りょう、土構造）、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、各路線に係るニーズに基づき計画的に技術開発を推進している。

令和元年度は計 33 件の技術開発テーマに取り組んだ。

令和元年度から新規で取り組んだ技術開発テーマ : 13 件

平成 30 年度から継続して取り組んでいる技術開発テーマ : 20 件

■評定と根拠

評定： A

根拠： 調査、設計、施工、改良に係る技術開発を推進していることに加え、基幹学会の高い位置づけの賞を受賞していることから、中期計画における所定の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術開発の取組み

土木、軌道、機械、建築、電気の業務分野ごとに設置している分科会において、鉄道建設工事の進捗及びニーズに基づき、技術開発テーマの抽出から成果の活用に至るまで一貫して技術開発を推進している。

令和元年度は計 33 件の技術開発テーマに取り組んだ。

令和元年度から新規で取り組む技術開発テーマ : 13 件

平成 30 年度から継続して取り組む技術開発テーマ : 20 件

表 1.1.4-6 令和元年度における技術開発テーマの例

テーマ	非接触によるたわみ計測の検討
担当	第4分科会（橋りょう）
期間	平成30年度～令和元年度
内容	<p>1. 必要性、目的</p> <p>新幹線の開業監査において、橋梁（特に長大橋）は、静的及び動的のたわみを計測し、構造物健全性を検証している。これまでのたわみ計測は、桁下に制約条件等が無い場合はリング式変位計を用いた直接計測法（図 1.1.4-1 リング式変位計を用いた直接計測法）、桁下にて計測が出来ない場合（河川、道路、空頭が以上に高い等）はビデオカメラを用いた非接触計測法（図 1.1.4-2 ビデオカメラを用いた非接触計測法）を選択している。</p> <p>ビデオカメラを用いた非接触計測は、構造物の側面に設置したターゲットを視</p>

準し測定するため、ターゲットからの距離等に制約や視認性（夜間・降雨降雪時）が要求され、条件によってはたわみ計測が要求される長大橋においても実施出来ない場合が生じる。測定値においては、録画画像の画像解析により変位を求めるため、リアルタイムで計測値が分からず、総合監査において精度の高い速報値を直ぐに共有できないなどの問題点もある。また、最近ではビデオカメラを用いた測定の汎用性が少なく、次の開業監査時には、ビデオ方式自体が過去のものとなり、発注時に影響が生じる可能性が有る。

近年、レーザー等によってたわみを計測する非接触計測法が開発されており、それらはリアルタイムに測定値を表示できるシステムを有している。レーザーの場合、計測距離も伸びることから、測定範囲を広げる事が可能となる。また、ターゲットを用いない計測法もあり、そのような手法が適用できれば、測定効率を向上させることが可能であると考えられる。

そこで、各種の非接触のたわみ計測の特性を調べ、その実用性に関して検討を行う。

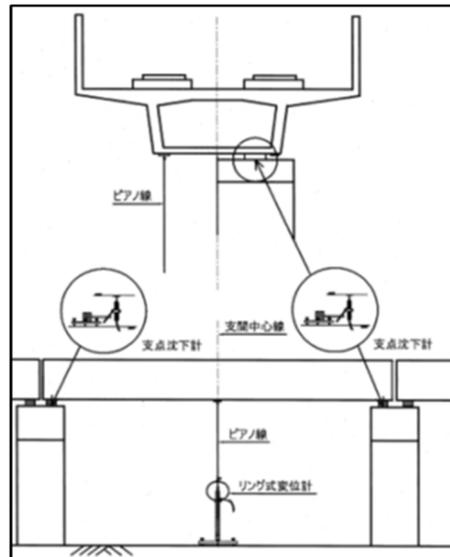


図 1.1.4-1 リング式変位計を用いた直接計測法

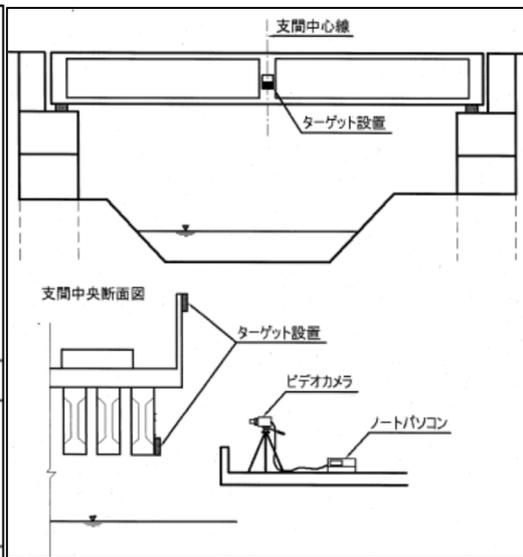


図 1.1.4-2 ビデオカメラを用いた非接触計測法

2. 解決すべき課題・開発内容

計測結果は、開業監査で取り扱う値であるため、精度が要求される。そのため、各種の非接触計測法とリング式変位計を用いた直接計測法を同一箇所にて計測し、その精度比較を行う。

3. 目標とする具体的効果

- ・開業監査時に非接触計測法による計測値の提示。
- ・非接触計測法の適用条件の拡大と測定効率向上。

表 1.1.4-7 令和元年度に取り組んだ技術開発テーマ一覧

分科会	技術開発課題名
第1分科会	土地利用データ等を用いた人口分布の細分化に関する研究
	トンネル出来形検査手法におけるBIM/CIM導入の検討
第2分科会 山岳トンネル	SENSの一次覆工の設計法に関する研究
	トンネル坑口部の斜面防災に関する研究・開発
	地震時の覆工コンクリートの剥落対策に関する研究
第3分科会 都市トンネル	SENSの一次覆工の設計法に関する研究
	SENSを都市部に適用する研究
	シールド機を他工区に活用する検討
	鋼製連続壁の本体利用の検討
第4分科会 橋りょう	支承の省略による鋼鉄道橋の合理化の検討
	杭基礎における杭長変更に伴う再照査法の検討
	不整形地盤における耐震設計の合理化
	コンクリート構造物の配筋手法に関する研究
	コンクリート構造物の検査手法に関する研究
	PCU形桁の挙動に関する研究
	非接触によるたわみ計測の検討
	合理的な防音壁に関する研究
	鉄道橋における混合構造の適用に関する研究
	PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究
第5分科会 土構造	盛土材料の細分化による適用範囲の拡大
	PC構造GRS一体橋梁の挙動に関する研究
第6分科会 軌道	ロングレール破断時開口量の検討
	橋りょう上のロングレール介在直結分岐器の検討
第7分科会 機械	スラブ軌道作業車の状態監視システムの開発
	耐震性電柱の建植用機械装置の開発
	整備新幹線用トンネル気流解析シミュレータ(Hi-TAFAS)の改良
	空気式急速除雪装置の騒音低減対策
第8分科会 建築	新幹線高架ホーム端部における防雪壁の検討
	260km/h超列車走行に伴う駅部の圧力変動解析システムの検証及び仕上部材の繰り返し圧力に対する検討
第9分科会 電気	整備新幹線における電車線挙動の調査研究
	整備新幹線の可動ブラケットの長幹がいしに対する塩雪害の調査研究
	信号・通信・電力設備の接地装置の共用に関する調査研究
	高速化に対応する電車線路設備の調査研究

2. 技術開発テーマにおける成果の活用

技術開発成果の活用状況について、フォローアップを実施している。

(1) GRS一体橋りょう

盛土区間と橋梁・高架橋区間の境界となる橋台部周辺は、耐震設計上の要注点となるため建設コストの増加や、「橋台背面部の長期に亘る不同沈下」と「支承部の点検・補修」によって維持管理コストが引き上げられるという課題があった。

GRS一体橋りょうは、これらの課題を同時に解決するために提案・開発した新しい橋梁形式であり、現在、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において適用を行っている。

(2) 石炭火力発電所で副産されるフライアッシュのコンクリートへの有効利用

フライアッシュを使用したコンクリートは、骨材事情が良好でない地域のアルカリ骨材反応の対策として他機関において使用されていたが、鉄道構造物への適用に当たっては耐久設計や配合等の検討課題があったため、技術開発を行い、鉄道構造物への適用を可能にしたものである。

現在、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において適用を行っている。

3. 技術開発の推進に係る学会等からの表彰

機構が行った技術開発に対して、(公社)土木学会から賞が授与された。

表 1.1.4-8 令和元年度の受賞一覧

機関名	受賞名	業績名等
(公社) 土木学会	土木学会技術賞 (Ⅰグループ)	駅前交差点直下における大規模アンダーピニング技術と工程短縮に向けた取り組み -相鉄・東急直通線 新横浜駅地下鉄交差部土木工事-
(公社) 土木学会	土木学会技術賞 (Ⅱグループ)	神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）の建設 -既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法の適用第1号事業-

令和元年度の主な受賞の概要

<p>(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (Ⅰグループ)</p> <p>駅前交差点直下における大規模アンダーピニング技術と工程短縮に向けた取り組み -相鉄・東急直通線 新横浜駅地下鉄交差部土木工事-</p> <p>相鉄・東急直通線は、神奈川県央部と東京都心部を直通させ、鉄道の利便性向上、地域の活性化等へ寄与することができる連絡線（延長約10km）を新設するものである。新設する新横浜駅は、横浜市営地下鉄新横浜駅の直下をアンダーピニングによって仮受けして新駅を開削工法にて構築する工事である。</p>
--

新横浜駅前の幹線道路交差点、かつ大規模円形歩道橋直下という厳しい施工環境の下で周辺環境に影響を与えることなく、大規模アンダーピニングを実現したことは地域社会の発展に大きく貢献しており、それらの工期短縮に向けた一連の高度な技術の組み合わせによる施工の実現は、今後、都市部の土木工事発展に大きく寄与するものであることが評価され、受賞に至った。



図 1.1.4-3 相鉄・東急直通線 新横浜駅のアンダーピニング施工箇所

(公社) 土木学会 土木学会技術賞 (Ⅱグループ)

神奈川東部方面線 (相鉄・JR直通線) の建設

-既存ストックの有効活用を目指した都市鉄道等利便増進法の適用第1号事業-

相鉄・JR直通線は、神奈川県中部と東京都心部を直通させ、鉄道の利便性向上、地域の活性化等へ寄与することができる連絡線 (延長約 2.7 km) を新設するものである。本事業は、都市鉄道等利便増進法の「速達性向上事業」第1号案件であり、既存ストックを活用し、少ない投資によりミッシングリンクを解消することで、速達性向上、シームレス化及び混雑緩和を図るものである。

都市鉄道等利便増進法は、ミッシングリンクの解消など、短い区間の路線整備により、既存ストックを活用して圏域全体の鉄道ネットワーク機能の高度化を図り、少ない投資で交通利便性の大きな向上を得ることを目的に平成17年度に施行された。これにより効果的な新線建設事業に対しては、事業費を公的補助及び整備主体 (機構) の調達資金で賄い、営業主体 (相模鉄道(株)等の鉄道会社) が新線による受益相当額を使用料として支払う「受益活用型上下分離」方式を都市鉄道整備に適用することが可能となった。

新規手法の適用による相鉄・JR直通線の成功は、他の同種の事例にも適用可能であり、交通政策上高く評価されるものであることから受賞に至った。



写真 1.1.4-1 連絡線の完成状況
(羽沢横浜国大駅から都心方面)



写真 1.1.4-2 西谷トンネル工事で使用した
シールドマシン

1. (1) ④ (開発成果の公表)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用に努める。

<指標>

- ・学会等への応募・発表数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件)

- ・機構による業務成果を公表する場の開催数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件)

■中期計画

また、これまでに蓄積してきた施工経験を基に、各業務分野において事業を推進する過程で必要となる調査、設計、施工技術の開発、改良に係る技術開発を推進し、その成果を鉄道建設業務に活用するとともに、建設技術に係る各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて公表していく。

■平成31年度計画

さらに、建設技術に係る各種学会等への積極的な参画に加え、技術開発を推進し、その成果をこれらの学会等並びに本社における技術研究会及び地方機関における業務研究発表会を通じて公表する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項第1号及び第2号

■主な評価指標

指標：・学会等への応募・発表数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの学会等への応募・発表数・306件)

- ・機構による業務成果を公表する場の開催数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの技術研究会等開催数・30件)

評価の視点：各種学会等へ積極的に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
学会等 への応募・発 表数	—	平成 25 年度から平 成 28 年度までの学 会等への応募・発表 数・306 件	128 件	140 件			
機構に よる業 務成果 を公表 する場 の開催 数	—	平成 25 年度から平 成 28 年度までの技 術研究会等開催数・ 30 件	6 件	6 件			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千 円）	—	362,131,094					
行政サービス実 施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—	—	—
従事人員数（名）	1,454	1,464					

注)・当報告書の 1. (1)、(2) 及び (3) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等
 は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

各種学会等への積極的な参加や、機構本社における技術研究会、機構各地方機関にお
 ける業務研究発表会の開催を通じて技術開発の成果を公表している。

令和元年度の各種学会等の委員委嘱：延べ 188 名

令和元年度の各種学会等の論文投稿及び論文発表の件数：140 件

令和元年度の業務成果を公表する場の開催数：6 件

■評定と根拠

評定： B

根拠： 各種学会等に参加し、その発表会等を通じて技術開発の成果を公表している
 ことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 学会等の各種委員会への参加

各種学会等からの委員委嘱の依頼に対して、鉄道分野を中心とした技術の発展に貢献するため、積極的に対応することとしている。令和元年度は、延べ 188 名の職員等が各種学会等の委員を務め、各種学会等に積極的に参加した。

表 1.1.4-9 令和元年度の主な委嘱期間別の委員数

委嘱機関名	委員数 (名)	委嘱機関名	委員数 (名)
(公社) 土木学会	43	(公社) 日本物理探査学会	0
(公社) 地盤工学会	7	(一社) 日本応用地質学会	1
(一社) 日本鉄道施設協会	18	(公社) 日本鉄筋継手協会	1
(一社) 日本鉄道技術協会	3	(一社) 電気学会	1
(一社) 日本トンネル技術協会	23	(一社) 日本鉄道電気技術協会	17
(公財) 鉄道総合技術研究所	10	(独) 国際協力機構	17

2. 鉄道建設技術に関する開発成果の公表

鉄道建設技術に関する開発成果を論文に取りまとめ、各種学会等への論文投稿や、各種学会等で発表を行っている。

令和元年度の論文投稿の件数は 83 件であり、(公社)土木学会、(公社)地盤工学会、(一社)日本鉄道電気技術協会、(一社)日本鉄道施設協会、(一社)日本トンネル技術協会等の各種学会等に論文投稿を行った。

令和元年度の論文発表の件数は 57 件であり、(公社)土木学会、(公社)プレストレストコンクリート工学会、(一社)日本建築学会、(一社)日本鉄道施設協会の各種学会等で論文発表を行った。

論文投稿及び論文発表のうち、26 件は外部の専門家による査読付きの論文(注)である。また、論文投稿及び論文発表のうち 7 件については、各種学会等から賞を授与された。

(注) 査読付き論文とは、投稿原稿がその内容として社会的・技術的に相応しい内容であるか専門家により査読されるものであり、発表及び掲載の可否を判断されるとともに、専門的見地から査読に伴い見出された疑義等について再検討・修正が行われるものである。これにより、投稿者は、論文に対する専門家の生の、専門的見地からの指導を直接得ることができ、かつ、知識の広がりや技術の向上・高度化等を図ることができる等、本人の技術力向上に大いに資することとなる。

表 1.1.4-10 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
論文投稿	(公社)土木学会	土木学会論文集 A1	8
		土木学会論文集 F1	3
	(公社) 日本地震工学会	日本地震工学論文集	1
	計		12

表 1.1.4-11 専門家による査読付論文

	学会名等	発表先	件数
論文発表	(公社) プレストレストコンクリート工学会	第 28 回プレストレストコンクリートの発展に関するシンポジウム	6
	(公社) 土木学会	第 29 回トンネル工学研究発表会	3
		第 23 回鉄道工学シンポジウム	4
	(公社) コンクリート工学会	第 41 回コンクリート工学講演会	1
	計		14

表 1.1.4-12 論文発表・投稿に対する受賞実績

受賞名	題目
(公社) 土木学会 第 29 回トンネル工学研究発表会 優秀講演賞	駅非開削部の大断面馬蹄形トンネルを角形エレメント推進工法により施工
(公社) 土木学会 第 29 回トンネル工学研究発表会 優秀講演奨励賞	小土被り部における市街地道路直下の山岳トンネル施工
(一社) 日本応用地質学会 研究発表会 優秀講演者賞	鉱床探査的手法を取り入れたトンネル区間の鉱化変質帯予測
(一社) 日本鉄道施設協会 協会誌 論文賞	神奈川東部方面線(相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線)の概要と整備効果
(一社) 日本鉄道施設協会 協会誌 論文賞	プレキャスト鉄道ラーメン高架橋の確認施工～北陸新幹線、福井開発高架橋～

(一社) 日本鉄道施設協会 全国「車両と機械」研究発表会 奨励賞	整備新幹線における電車線柱建植用工事用機械装置の開発 -特殊区間、重量化への対応-
(一社) 日本鉄道電気技術協会 鉄道電気技術奨励賞	非常用発電機を順次更新する場合の簡易情報変換装置の考察

3. 技術研究会及び業務研究発表会の開催

鉄道建設技術に関する開発成果を広く社会へ還元するとともに、機構業務を遂行していく上での根幹である鉄道建設技術の維持・発展・承継のため、機構主催の開発成果の公表の場として、令和元年度は、10月16日、17日の2日間にわたり、機構本社において技術研究会を開催した。発表件数は、用地1件、土木5件（トンネル4件、明かり1件）、調査1件、軌道1件、建築1件、電気1件、機械1件の合計11件とした。聴講者は部外者を含め、1日目337名、2日目335名の延べ672名であった。また、技術研究会の持つ趣旨をさらに徹底すべく、令和元年度も引き続き、発表の内容、プレゼンテーション、質疑応答について審査を行い、優れた発表に対して、最優秀賞1名、優秀賞4名を選定し表彰した。

この機構本社技術研究会のほか、鉄道建設関係の機構各地方機関において業務研究発表会を開催（5箇所、講演数計48件）し、鉄道建設技術の開発成果の積極的な公表を行った。

表 1.1.4-13 機構本社技術研究会の演題

分類	演題	講演者所属
第1日 10月16日（水）		
土木 （トンネル）	盤膨れが懸念される地山におけるインバート対策 －北陸新幹線、加賀トンネル－	大阪支社
建築	用地幅が確保困難な停車場・橋上駅部の施工計画 －九州新幹線、諫早駅－	九州新幹線 建設局
用地	有姿分譲を含む国土調査済の土地の筆界未定解消	北海道新幹 線建設局
土木 （明かり）	鉄道初のフルプレキャストラーメン高架橋における試験施工 －北陸新幹線、福井開発高架橋－	大阪支社
調査	都市部における大深度地下を利用した鉄道計画	東京支社
土木 （トンネル）	住宅地における地質境界付近での山岳・シールドトンネルの 地中接合に関する施工計画 －北海道新幹線、札幌トンネル（富丘、札幌）－	北海道新幹 線建設局
電気	列車無線デジタル/アナログ切替手法 －北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）－	東京支社

第2日 10月17日(木)		
土 木 (トンネル)	鉄道駅に初採用された鋼製地中連続壁の本体利用－相鉄・東急直通線、新横浜駅(仮称)・新綱島駅(仮称)－	東京支社
機 械	整備新幹線の工事用機械の導入経緯と改良 －九州新幹線、北陸新幹線－	東京支社
軌 道	弾性まくらぎ埋込形軌道スラブの開発	九州新幹線 建設局
土 木 (トンネル)	国道直下を小土かぶりパイプルーフ工法を用い山岳工法にて掘削－九州新幹線 諫早トンネル－	九州新幹線 建設局

表 1.1.4-14 機構各地方機関等における業務研究発表会の実績

支社・建設局名	講演数	開催日
東京支社	10	令和元年8月28日
大阪支社	13	令和元年9月12日
北海道新幹線建設局	9	令和元年8月26日
九州新幹線建設局	10	令和元年7月26日
関東甲信工事事局	6	令和元年7月24日
合 計	48	

1. (1) ④ (部外への適切な理解への取組み)

■中期目標

また、良質な鉄道を経済的に安全にかつ工期どおりに建設する能力を高める観点から、必要に応じた鉄道建設に係る技術基準類の整備、一層高度な技術の開発を推進するとともに、その成果及び鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会での発表等を通じた積極的な広報及び効果的な活用を努める。

■中期計画

さらに、鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施する。

■平成 31 年度計画

加えて、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうため、現場見学会等の実施に取り組む。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文等)

機構法第 13 条第 1 項第 1 号及び第 2 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうための取組みを実施しているか。

■主要な経年データ

主要なインプット情報 (財務情報及び人員に関する情報)					
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
予算額 (千円)	777,774,094	795,406,351			
決算額 (千円)	754,130,706	789,387,595			
経常費用 (千円)	377,514,667	361,216,179			
経常利益 (千円)	389,299	457,655			
行政コスト (千円)	—	362,131,094			
行政サービス実施コスト (千円)	140,156,759	—	—	—	—
従事人員数 (名)	1,454	1,464			

注)・当報告書の 1. (1)、(2) 及び (3) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
・予算額 (年度計画額 (変更があった場合は変更後)) 及び決算額は支出額を記載している (人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上)。
・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

1. 現場見学会の開催

鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、学会や学校からの要請に基づき現場見学会を実施している。令和元年度は外部を対象とした現場見学会を257件実施した。

令和元年度における現場見学会の主な実績は以下のとおりである。

(1) 子供向け現場見学会の開催

①こどもアドベンチャー2019

令和元年8月15日、16日に、横浜市教育委員会と連携し、神奈川東部方面線において、子供向けの現場見学会を開催した。

当日は、開業をひかえた羽沢トンネルに案内し、鉄道トンネルをどのように建設したか、列車に電力を供給するためにどのような電気設備が設置したか等を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。

②けんせつ小町活躍現場見学会

令和元年7月30日、(一社)日本建設業連合会と連携して、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、女子小・中学生を対象にした現場見学会を開催した。

当日は、福井下筋生田高架橋の建設現場に案内し、高架橋の工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。

③石川県川北町親子見学会

令和元年7月28日、北陸新幹線（金沢・敦賀間）において、機構主催の親子現場見学会を開催した。

当日は、川北橋高架橋の建設現場に案内し、高架橋の工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。

(2) 高校生を対象にした現場見学会の開催

令和元年9月19日、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）において、鹿町工業高校の高校生を対象とした現場見学会を開催した。

当日は、八千代橋りょうと長崎駅高架橋の建設現場に案内し、橋りょう及び高架橋の工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。

(3) 大学生を対象にした現場見学会の開催

令和元年7月25日、北海道大学と連携して、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）において現場見学会を開催した。

当日は、朝里トンネル及び札幌トンネル（札幌）の建設現場に案内し、山岳トンネルの工事状況や施工方法を説明し、鉄道建設特有の技術を適切に理解してもらえるように努めた。



写真 1. 1. 4-3 現場見学会の集合写真（相鉄・東急直通線、羽沢トンネル）



写真 1. 1. 4-4 現場見学会の状況（北陸新幹線、川北橋高架橋）



写真 1. 1. 4-5 現場見学会の状況（北海道新幹線、ニッ森トンネル（尾根内））

2. 神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）の試乗会

神奈川東部方面線（相鉄・J R直通線）西谷・羽沢横浜国大駅間の沿線住民を中心に試乗会を開催し、新線開業や機構の技術力についてPRを行った（令和元年 11 月 7～15 日）。



写真 1.1.4-6 相鉄・J R直通線 西谷・羽沢横浜国大駅間の試乗会（羽沢横浜国大駅）

3. 講習会等での講演

鉄道建設特有の技術を部外へ適切に理解してもらうため、講習会等で講演を行った。令和元年度における講習会等での講演の実績は 8 件であり、主な内容は以下のとおりである。

(1) 「青函トンネルの建設」の講演

令和元年 12 月、（一社）建設コンサルタンツ協会が主催するインフラ整備 70 年講演会（第 16 回）において「北海道と本州を繋ぐ世界最長の海底トンネル - 新たな技術で困難を克服した青函トンネルの建設-」と題して、青函トンネルの概要と開発した技術について講演し、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうように努めた。

(2) 「青函トンネルの維持管理」の講演

令和元年 9 月、北海道土木技術会トンネル研究委員会が主催するトンネル技術に関する講演会において、最新のトンネル技術の動向や青函トンネルのトンネル維持管理について発表し、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうように努めた。

(3) 「整備新幹線の橋梁の最新動向」の講演

令和元年6月、(公社)プレストレストコンクリート工学会が主催する「第47回プレストレストコンクリート技術講習会－日本の誇れるPC技術－」において「新幹線建設と鉄道PC橋維持管理の最新動向」と題して、現在建設中の九州新幹線と北陸新幹線の中で特徴的な橋梁について講演し、鉄道建設特有の技術について、部外へ適切に理解してもらうように努めた。

(4) 「新幹線の土木技術」の講演

令和元年7月、越前に学ぶ会が主催する「北陸新幹線と福井」～新幹線土木技術最前線にせまる～シリーズ第4回目」において、福井県民に対する北陸新幹線建設工事への理解を深めるため、福井県内での工事の概要や機構における最新技術を紹介し、機構が実施している整備新幹線の建設事業について部外に適切に理解してもらえるように努めた。

(5) 「三陸鉄道北リアス線震災旧工事」の講演

令和元年9月、(公社)土木学会東北支部が主催する東北の土木技術を語る会及び映画会において、三陸鉄道復旧工事についての講演を行い、プロジェクトの記録動画「復興の道しるべ～三陸鉄道北リアス線震災旧工事」の上映を行った。

(6) 「鉄道ホームドクター制度と災害復旧に係る技術支援」に関する講演

令和元年9月、中部鉄道協会が主催する第45回土木講習会において、「鉄道ホームドクター制度と災害復旧に係る技術支援」と題して、鉄道ホームドクター制度について講演し、機構が鉄道事業者、地方公共団体等を対象に、鉄道建設業務、鉄道助成業務で培ったこれまでの経験・ノウハウを活用した支援を実施していることを紹介し、制度の普及活動に努めた。

4. 整備新幹線沿線の報道機関向け説明会・現場見学会の実施

令和元年度からの新しい取組みとして、現在建設中の整備新幹線3線区の沿線報道機関を対象とした説明会及び現場見学会を4回実施した。この取組みは、沿線の記者クラブを対象に、機構からのプッシュ型で取り組む積極的広報活動の一環として初めて行ったものである。鉄道建設特有の技術や工期短縮に向けた新たな取組み等について、報道機関を通じて広く一般に公開することで、鉄道建設技術のアピールや整備新幹線事業に対する理解向上につながる好機となった。

表 1.1.4-15 整備新幹線沿線の報道機関向け説明会・現場見学会の実績

線 区	実施概要
北海道新幹線 (新函館北斗・札幌間)	実施年月日：令和元年 11 月 26 日 対 象：北海道運輸記者クラブ、北海道建設記者会 (11 社、14 名) 記者説明会：事業概要、発生土受入地に関する説明 現場見学会：立岩トンネル（ルコツ）工区、発生土受入地
北陸新幹線 (金沢・敦賀間)	実施年月日：令和元年 9 月 13 日 対 象：福井県政記者クラブ（8 社、14 名） 記者説明会：事業概要に関する説明 現場見学会：福井開発高架橋工区
	実施年月日：令和元年 9 月 13 日 対 象：石川県政記者クラブ（7 社、13 名） 記者説明会：事業概要に関する説明 現場見学会：八日市川橋りょう工区
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	実施年月日：令和元年 5 月 18 日 対 象：長崎県政記者クラブ（5 社、7 名） 現場見学会：久山トンネル（西）工区

5. SNS を活用した普及啓発活動

令和元年度の新しい取組みとして、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）を活用し、開業前の相鉄・JR直通線（羽沢横浜国大駅～西谷駅間）の試験運転状況の動画を一般公開した。この取組みは、一般の方々が通常は目にすることのない開業前の試験運転の状況を、身近な情報ツールである SNS を活用して公開したものである。機構としても初めての試みであったが、動画視聴回数は、約 4.2 万回（令和 2 年 3 月 31 日時点）となっており、一般の方々に広く事業の重要性を認識していただくための普及啓発活動として非常に効果的な取組みであった。



写真 1.1.4-7 SNS を活用した相鉄・JR直通線の試験運転動画の公開

■ 評定と根拠

評定： A

根拠： 機構が保有する鉄道建設特有の技術力、技術開発の成果及び鉄道建設プロジェクトの重要性等に対して、部外からの適切な理解をいただくことが、鉄道建設事業を円滑に進捗させるために特に重要であると考え、難易度の高い目標である「整備新幹線 3 線区の完成時期前倒し」、「神奈川東部方面線の着実な事業進捗」に向けて事業環境が非常に厳しい中においても、従前からの現場見学会や講習会等での発表に加え、新たに沿線住民を中心とした開業前の試乗会や沿線記者クラブ向けの現場見学会等を実施し、鉄道建設技術のアピールや鉄道建設事業に対する理解向上に積極的に取り組んだ。さらに、SNSを活用した初めての試みとして、開業前の相鉄・JR直通線（羽沢横浜国大駅～西谷駅間）の試験運転の動画を公開し、一般の方々に鉄道事業の重要性を広く認識していただくための普及啓発活動を積極的に展開した。以上のことから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

■ 課題と対応

—

1. (2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

■中期目標

④ 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

我が国は鉄道分野について世界に誇れる高い技術力を有しており、機構は、その中で唯一の公的な新幹線建設主体である。機構が有する土木、軌道、電気、機械等に関する同分野の技術力やノウハウ、それらの要素間を全体として調整する機能を広く総合的に活用し、国土交通省の関連施策との連携を図りながら、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、関係府省、我が国事業者等と相互に連携を図りながら協力し、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究（以下「海外高速鉄道調査等」という。）を行い、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図る。その際は、海外高速鉄道調査等の実施が民業圧迫にならないよう配慮する。

また、我が国の鉄道システムの海外展開に向けた国、関係団体等による取組みに対して、機構の技術力や経験を活用し、海外への専門家の派遣や各国の研修員の受入れ等、積極的に協力を行う。

<指標>

- ・我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額
- ・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額
- ・専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・126人（27カ国））
- ・研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成25年度から平成28年度までの実績・402人（41カ国））

■中期計画

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行う。

■平成31年度計画

(2) 我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組み

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成30年法律第40号）第4条に規定する業務について、同法第3条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する事業性等の調査、測量、鉄道構造物や電気、機

械設備等の設計、工事管理、試験及び研究を行う。

インド高速鉄道計画については、設計業務については、国土交通省等関係者との緊密な連携の下で技術協力を行うとともに、工事管理に関する業務の発注があった際には、当該業務の受注を目指す。加えて、他国の高速鉄道に関する調査・設計・工事管理等の業務についても、受注を目指す。

また、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに対し協力し、海外への専門家派遣や各国の研修員等の受入れ、鉄道分野における国際規格への取組み、海外の鉄道建設関係の機関等との技術交流等を行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第 13 条第 3 項及び第 4 項第 2 号

海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（平成 30 年法律第 40 号。以下「海外インフラ展開法」という。）

■主な評価指標

- 指標：
- ・ 我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額
 - ・ 機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額
 - ・ 専門家派遣数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・126 人（27 カ国））
 - ・ 研修員等受入数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・402 人（41 カ国））

- 評価の視点：
- ・ 海外高速鉄道調査等について、海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律第 3 条の規定に基づき国土交通大臣が定める海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進を図るための基本的な方針に従い、適切に行っているか。
 - ・ 海外の鉄道プロジェクトへの技術協力を行っているか。
 - ・ 専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
我が国事業者の参入を目指して機構が行った海外高速鉄道調査等の受注額	—	—	0.4 億円	1.5 億円			
機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額	—	—	0 億円	0 億円			
専門家派遣数	—	平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・126 人 (27 カ国)	36 人 (10 カ 国・地域)	40 人 (12 カ 国・地域)			
研修員等受入数	—	平成 25 年度から平成 28 年度までの実績・402 人 (41 カ国)	385 人 (17 カ 国・地域)	435 人 (9 カ 国・地域)			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千円）	—	362,131,094					
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464					

- 注)・当報告書の 1. (1)、(2) 及び (3) が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後）及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・機構が海外高速鉄道調査等を行った結果参入した我が国事業者による鉄道システムの受注額については、次年度以降に計上される見込み。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

1. 海外高速鉄道調査等業務

国土交通省等の関係者との連携を図りつつ、鉄道分野における海外社会資本事業への我が国事業者の参入が図られるよう、海外インフラ展開法基本方針に従い、適切に業務を行った。

インド高速鉄道計画について、国土交通省等の関係者との緊密な連携の下、ムンバイ・アーメダバード間の詳細設計調査業務（JICC（株）日本コンサルタンツ（以下「JIC」という。）を中心としたコンソーシアム）に12名が従事し、技術協力を行った。なお、工事管理に関する業務の発注はなかった。

タイのバンコク・チェンマイ間高速鉄道計画について、タイ政府内において事業採択に向け検討中であり、国土交通省とタイ国運輸省との会合に、機構職員が同行するとともに、情報収集や現地調査を実施し、事業費縮減及び事業スキーム検討に係る調査を行った。

マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画について、インフラ部分を主として事業費縮減に係る調査を行った。また、本計画に関するマレーシア政府内の検討の深度化に資する提案を行うためのマレーシア政府と国土交通省との協議に、機構職員が同行した。

インドネシアのジャワ北幹線高速化計画について、（独）国際協力機構（以下「JICA」という。）発注の事業準備調査に共同企業体の構成員として参画し、情報収集及び現地調査を行った。

スウェーデンの高速鉄道計画において、情報収集や現地機関打合せを実施し、スラブ軌道適用可能性の検討調査を行った。

2. 国際協力業務

国土交通省等の関係者と連携を図りつつ、海外への専門家派遣、各国研修員等の受入れを行い、国等が進める我が国鉄道技術の海外展開に協力した。

令和元年度の実績は、専門家派遣は12カ国・地域、延べ40人（平成30年度10カ国・地域、延べ36人（うち長期専門家1人））、研修員等受入は9カ国・地域、延べ435人（平成30年度17カ国・地域、延べ385人）となった。

特に、新幹線システムの海外展開として初めての国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道計画については、インド鉄道省及びインド高速鉄道公社（以下「NH S R C L」という。）の職員研修及び幹部研修では、整備新幹線の概要説明や北陸新幹線等の建設現場の案内を実施し、合わせて延べ269人のインド高速鉄道関係者を受け入れた。

そのほか、世界鉄道会議の国際フォーラムで集まった各国高速鉄道関係者等（4カ国、延べ5人）に対し、鉄道建設に係る意見交換や神奈川東部方面線への視察受入

等を行った。

また、国際学術会議等に機構職員が参加し、講演やプレゼンテーションを行った（3回）ほか、国際規格策定の国際標準化機構／鉄道分野専門委員会（以下「ISO／TC269」という。）の国内委員会・国内作業部会、国際電気標準会議／鉄道用電気設備とシステム専門委員会（以下「IEC／TC9」という。）の国内委員会・国内作業部会等に機構職員7名が参加、JICA内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会・各分科会に機構職員延べ17名が参加した。

さらに、機構の技術力や経験を活用し、スウェーデンとの技術交流を行った。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 海外高速鉄道調査等業務について、海外インフラ展開法基本方針に従って適切に業務を行い、我が国事業者の参入の後押しとなるよう努めた。

また、国際協力業務について、海外の鉄道プロジェクトへの技術協力及び専門家派遣、各国の要人や研修員受入れ等の人的支援を行い、我が国鉄道技術の海外展開に貢献した。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 海外高速鉄道調査等業務

(1) インド高速鉄道計画

インドでは7路線の高速鉄道が計画されており、平成24年10月には、日印政府間で高速鉄道に関する覚書が締結され、平成25年5月の日印首脳会談の際に「日印共同出資による共同調査を実施」する旨が共同声明として出された。また、平成27年12月の日印首脳会談に際し、日印両国政府間で、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道への新幹線システム導入に関する覚書として、「高速鉄道に関する日本国政府とインド共和国政府との間の協力覚書」が締結された。本計画推進のため、国土交通省等の関係機関との緊密な連携の下、調査、設計等の業務に機構職員が国内及び現地において参画している。

令和元年度は、詳細設計業務について、業務を担うJICに対し、機構職員2名を出向させ人的支援を行うとともに、機構職員10名が補強として技術協力を行った。なお、工事管理に関する業務の発注はなかった。

(2) タイ高速鉄道計画

平成 28 年 8 月、日タイ両国大臣間で鉄道協力に関する覚書が締結され、バンコク・チェンマイ間について新幹線システムによる整備が行われることになり、現在、タイ政府内において事業採択に向け検討中である。

令和元年度は、国土交通省の「バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画事業費縮減に係る検討調査」委託業務及び「バンコク・チェンマイ間高速鉄道計画における事業費縮減・事業スキーム等の検討調査」委託業務において、情報収集や現地調査を実施し、事業費縮減及び事業スキーム検討に係る調査を行った。また、本計画に関するタイ政府内の検討の深度化に資する提案を行うためのタイ政府と国土交通省との協議に、機構職員が同行した。



写真 1.2-1 タイ高速鉄道現地調査

(3) マレーシア・シンガポール高速鉄道計画

平成 25 年 2 月、マレーシアとシンガポール両政府は、両国を連絡する高速鉄道建設に正式合意した。平成 28 年 12 月にマレーシア・シンガポール間で、車両等資産会社の事業権の入札を平成 29 年に行うこと、開業目標を令和 8 年とすることについて二国間協定を締結した。平成 30 年 5 月にマレーシアが財政難を理由に計画中止を表明したが、平成 30 年 9 月に二国間で令和 2 年 5 月 31 日までの計画延期と令和 13 年の開業を目指すことに合意した。

令和元年度は、国土交通省の「馬星高速鉄道計画における事業費縮減の検討調査」委託業務において、インフラ部分を主として事業費縮減に係る調査を行った。また、本計画に関するマレーシア政府内の検討の深度化に資する提案を行うためのマレーシア政府と国土交通省との協議に、機構職員が同行した。



写真 1. 2-2 マレーシア・シンガポール高速鉄道現地調査

(4) ジャワ北幹線高速化事業

平成 28 年 12 月、インドネシア政府から日本政府に対し、ジャカルタ・スラバヤ間約 720km の北幹線鉄道を最高速度 160km/h 程度で結ぶ高速化に向けた協力依頼がなされた。

令和元年度は、JICA 発注の「インドネシア国ジャワ北幹線準高速化事業準備調査」に、共同企業体の構成員として参画し、情報収集や現地調査を実施した。

(5) スウェーデン高速鉄道計画

スウェーデンにおいて、ストックホルム、ヨーテボリ及びマルメのスウェーデン三都市を結ぶ高速鉄道が検討されている。これらの高速鉄道路線にはバラストレス軌道の導入が計画されている。

令和元年度は、国土交通省の「スウェーデンの高速鉄道におけるスラブ軌道適用可能性検討調査」委託調査において、情報収集や現地機関打合せ（Web 会議）を行い、スラブ軌道の適用可能性について基礎的検討を実施した。

2. 国際協力業務

(1) 海外への専門家派遣及び各国研修員等の受入

令和元年度は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の整備新幹線の建設や、神奈川東部方面線の都市鉄道利便増進事業の整備が最盛期を迎えつつあり、要員事情が厳しい中、12 カ国・地域に延べ 40 人の専門家（平成 30 年度 10 カ国・地域、延べ 36 人（うち長期専門家 1 人））を派遣するとともに、9 カ国・地域から延べ 435 人（平成 30 年度 17 カ国、延べ 385 人）の研修員等を受け入れた。

表 1.2-1 令和元年度に専門家派遣を実施した国・地域

インド	マレーシア	タイ
バングラディッシュ	フィリピン	ネパール
ミャンマー	トルクメニスタン	ウズベキスタン
スリランカ	ベトナム	インドネシア

表 1.2-2 専門家派遣数の推移（平成 27 年度～令和元年度）

年 度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度	元年度
専門家派遣数（人）	25	46	52	36	40

表 1.2-3 令和元年度に受け入れた研修員等の国・地域

アメリカ	インド	イタリア
中国	チェコ	台湾
ドイツ	フランス	マレーシア

表 1.2-4 研修員等の受入数の推移（平成 27 年度～令和元年度）

年 度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度	元年度
研修員等受入数（人）	122	67	333	385	435

国家的なプロジェクトであるインド高速鉄道計画においては、平成 28 年 2 月に事業主体である NHS RCL が設立され、組織体制の構築が図られる中、令和元年度は、NHS RCL の組織能力強化のアドバイザーや、J I C が担う詳細設計業務への技術協力として、専門家延べ 6 人を派遣した。

各専門家は、単に求められた業務を行うだけにとどまらず、効率的な工事計画を率先して提案・調整したり、NHS RCL との協議において直接説明を行ったりする等主体的に取り組んでおり、NHS RCL が本線土木工事主要工区の入札公示を行うに至る等、計画の進捗に寄与した。専門家の技術力について、NHS RCL から高く評価されるとともに、専門家の貢献について、J I C から大変感謝されている。

また、平成 28 年 3 月に始動した J I C A 制度整備支援プロジェクトに伴い J I C A 内に設置されているインド国高速鉄道建設事業に係る技術基準／設計支援委員会に、令和元年度は、機構職員 3 名が参加するとともに、同委員会の下部組織である分科会に機構職員延べ 14 名が参加している。

加えて、インド鉄道省の職員を対象とした新幹線建設現場への視察研修等の受入（6 回、延べ 235 人）や、NHS RCL の職員を対象とした新幹線建設現場への視察研修等の受入（3 回、延べ 34 人）を行った。



写真 1.2-3 インド鉄道省職員 北陸新幹線 敦賀駅高架橋工事視察

(2) 国際学術会議等への参加

機構は、世界の鉄道技術関係者との交流を図り、日本の鉄道システムの海外展開の一助となし、また、機構の鉄道建設に関する技術力についてアピールすること等を目的として、表 1.2-5 のとおり国際学術会議等へ参加し、講演やプレゼンテーションを実施した。

表 1.2-5 国際学術会議等への参加実績

会議等名	主催者等	開催国 (都市)	時期	発表数 (件)
第 45 回 国際トンネル協会会合	国際トンネル協会 (I T A)	イタリア (ナポリ)	令和元年 5 月	1
第 15 回 世界交通学会	世界交通学会 (W C T R)	インド (ムンバイ)	令和元年 5 月	1
第 53 回 ワトフォード会議	ワトフォードグループ※	フランス (パリ)	令和元年 10 月	1

※鉄道設計専門家のための国際会議

(3) 鉄道分野における規格の国際標準化

平成 22 年 4 月に、(公財)鉄道総合技術研究所内に「鉄道国際規格センター」が設立され、鉄道技術の国際標準化に戦略的に取り組んでいる。

機構からは、I S O / T C 2 6 9、I E C / T C 9 等に職員 7 名が参加し、国際規格に関する日本原案の作成等に参加している。

表 1.2-6 I S O / T C 2 6 9 委員会・作業部会等 (令和元年度機構職員参加)

区分	名称
国内委員会	鉄道分野
国内作業部会	バラストレス軌道作業部会

表 1.2-7 I E C / T C 9 の委員会・作業部会等（令和元年度機構職員参加）

区 分	名 称
国内委員会	鉄道用電気設備とシステム
国内作業部会	直流信号用リレー国内作業部会
	電力システム国内作業部会
規格準備会	銅及び銅合金ちょう架線規格準備会

（４）海外関係機関との技術交流等

機構の技術力や経験を活用し、海外関係機関との技術交流等を行った。

○スウェーデン

スウェーデン高速鉄道は、同国内の主要都市（ストックホルム、ヨーテボリ及びマルメ）を連絡するものである。平成 25 年 5 月に国土交通省とスウェーデン産業省との間で鉄道分野における協力に関する覚書が締結されたことから、本格的な技術交流を開始した。

令和元年度は、7 月にスウェーデン運輸庁から 1 名が来日し、今後の覚書更新と技術交流の活動内容に関し、国土交通省、スウェーデン大使館と会議を行った。9 月には新たにスウェーデン運輸庁を管轄するインフラ省とスウェーデン運輸庁から 5 名が来日し、インフラ省と国土交通省との間で、覚書の更新を実施するとともに、両国の高速鉄道に関する意見交換を行った。

1. (3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

■中期目標

⑤ 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道施設に係る貸付料及び譲渡代金による調達資金の確実な回収に当たっては、毎年度回収計画を策定し、確実な回収を図る。

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

<指標>

- ・貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数

(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・971件(鉄道事業者数：27者))

■中期計画

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対して貸付又は譲渡した鉄道施設について、機構の調達資金を確実に返済、償還するため、毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を策定し、その全額を確実に回収する。

なお、償還期間の変更を実施した事業者については、毎年度、決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証する。

建設した鉄道施設について、完成後、各営業主体に対して貸付又は譲渡を行う。

また、主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行い、その譲渡代金の回収を図る。

- ・平成30年度

譲渡区間：小金線(新松戸・西船橋間)

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

さらに、並行在来線への支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を交付する。

■平成31年度計画

(3) 鉄道施設の貸付・譲渡の業務等

鉄道事業者に対し貸付又は譲渡した鉄道施設の貸付料・譲渡代金の確実な回収を図る。

なお、償還期間の変更を実施した事業者については平成30年度決算終了後経営状況等の把握をし、償還確実性を検証する。

平成31年度下期完成予定の神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線)について、相模鉄道株式会社に対し適切に貸付を行う。

さらに、並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額を日本貨物鉄道株式会社に対して交付する。

■当該事業実施に係る根拠(個別法条文等)

機構法第13条第1項第3号及び第6号

機構法第14条第1項、附則第9条及び附則第11条第1項第1号

■主な評価指標

指標： 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・971 件（鉄道事業者数：27 者））

- 評価の視点：
- ・ 毎年度、事業者ごとに貸付料及び譲渡代金の回収計画を設定し、その全額を確実に回収しているか。
 - ・ 決算終了後に経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証しているか。
 - ・ 鉄道施設の完成後、遅滞なく各営業主体に対して貸付又は譲渡を行っているか。
 - ・ 日本貨物鉄道株式会社に対して貨物調整金を速やかに交付しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
貸付料 及び譲 渡代金 につい て、回 収計画 に沿っ て回収 を行っ た件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・971 件（鉄道事業者数：27 者）	192 件 （鉄道事 業者：25 者）	186 件 （鉄道事 業者：26 者）			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	777,774,094	795,406,351					
決算額（千円）	754,130,706	789,387,595					
経常費用（千円）	377,514,667	361,216,179					
経常利益（千円）	389,299	457,655					
行政コスト（千円）	—	362,131,094					
行政サービス実施コスト（千円）	140,156,759	—	—	—	—		
従事人員数（名）	1,454	1,464					

注）当報告書の 1.（1）、（2）及び（3）が含まれる建設勘定の金額及び人数を記載している。
 ・ 予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・ 令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設の貸付料について、令和元年度は48件（鉄道事業者：6者）の要回収額を全額回収した。

鉄道事業者に対し譲渡を行った鉄道施設の譲渡代金について、令和元年度は138件（鉄道事業者：20者）の要回収額を全額回収した。

なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25年間）が変更された事業者については、平成30年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、新たに、令和元年11月30日、相模鉄道(株)に貸付を行った。

並行在来線への支援のための貨物調整金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に対して交付した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 貸付料及び譲渡代金について、回収計画に沿って186件（鉄道事業者26者）を全額回収した。

なお、過去に譲渡代金の償還期間が変更された事業者について、経営状況等の把握を図り、償還確実性を検証した。

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）について、令和元年11月30日、相模鉄道(株)に貸付を行った。

貨物調整金について国土交通大臣の承認を受けた金額をJR貨物に速やかに交付した。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 鉄道施設の貸付業務

- (1) 鉄道事業者に対し貸付を行っている鉄道施設には、整備新幹線（北陸新幹線（高崎・金沢間）、東北新幹線（盛岡・新青森間）、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）及び北海道新幹線（新青森・新函館北斗間））、主要幹線及び大都市交通線（京葉線、小金線及び瀬戸線）、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）並びに津軽海峡線がある。

これらの鉄道施設の貸付料は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法

施行令（平成 15 年政令第 293 号。以下「機構法施行令」という。）第 6 条第 1 項、第 7 条第 1 項、第 7 条の 2 及び附則第 5 条に規定された額を基準として定められた額を、機構法第 14 条第 1 項及び附則第 9 条の規定に基づき国土交通大臣の認可を受けて、これらの鉄道施設を貸し付けている鉄道事業者から回収することとなっている。

令和元年度において回収すべき貸付料の額の合計額は 1,148 億円となり、その全額を回収した。

（貸付料の基準）

○整備新幹線

- ・ 鉄道事業者の受益の額（定額）
- ・ 租税及び管理費

○主要幹線及び大都市交通線

- ・ 建設に要した費用のうち借入に係る部分を国土交通大臣が指定する期間（40 年間）及び利率による元利均等半年賦支払の方法により償還するものとした場合における当該事業年度の半年賦金の合計額
- ・ 減価償却費の額に、建設に要した費用のうち借入に係る部分以外の部分（無償資金）の額を建設に要した費用の額で除して得た率を乗じた額
- ・ 債券発行費及び債券発行差金並びに租税及び管理費

○神奈川東部方面線

- ・ 都市鉄道施設の使用料の額

○津軽海峡線

- ・ 租税及び管理費

（2）鉄道施設の新規貸付

神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線）について、令和元年 11 月 30 日、機構法第 14 条第 1 項に基づく国土交通大臣の認可を受け、相模鉄道(株)に貸付を開始した。

2. 鉄道施設の譲渡業務

機構は、国土交通大臣の指示により建設又は大改良を実施し、完成した鉄道施設を、機構法第 14 条第 1 項の規定に基づき機構法施行令第 8 条第 1 項に規定された額について国土交通大臣の認可を受けて鉄道事業者に譲渡し、同条第 2 項に規定された額を毎事業年度の譲渡代金として、これらの鉄道施設を譲渡した鉄道事業者から回収することとなっている。

（毎事業年度の譲渡代金）

- ・ 機構法施行令第 8 条第 1 項に基づき国土交通大臣の認可を受けた額を元本と

し、国土交通大臣が指定する期間（25 年間）及び利率による元利均等半年賦
支払の方法による元利支払額

- ・債券発行費及び債券発行差金並びに管理費

このほか、鉄道事業者の意向による期限前返済も受けている。

令和元年度において回収すべき譲渡代金と期限前返済額を加えると 809 億円とな
り、その全額を回収した。

なお、国土交通大臣が指定する譲渡代金の償還期間（25 年間）が変更された事業
者については、平成 30 年度決算終了後ヒアリング等により経営状況等の把握を図り、
償還確実性を検証した。

3. 貨物調整金の交付

機構法附則第 11 条第 1 項の規定に基づき、並行在来線への支援のための貨物調整
金について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れにより、令和元年度においては 131
億円を、国土交通大臣の承認を受けて J R 貨物に対して交付した。

1. (4) 鉄道助成業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198			
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261			
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740			
経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108			
行政コスト（千円）	—	224,772,482			
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—	—
従事人員数（名）	29	27			

- 注）・当報告書の1. (4) が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 鉄道助成業務における補助金交付等に係る全て（機構外の要因による1件を除く）の受払の標準処理期間内の執行、譲渡代金や無利子貸付金の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。

また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修及びガイドブックの配布等各種助成制度の周知活動を行った。

さらに、中央新幹線建設資金貸付等業務において、約定に沿った貸付利息の確実な回収を行った。

■課題と対応

—

1. (4) ①鉄道助成

■中期目標

(2) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構では、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施する。

(a) 確実な処理・適正かつ効率的な執行

鉄道関係業務の資金の移動（勘定間繰入・繰戻）及び補助金交付について、第三者委員会の助言の必要部分を審査業務の改善に反映させること、審査ノウハウの承継やスキルアップのための機構職員向け研修の実施等により、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内に適正かつ効率的に執行する。

<指標>

- ・補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)

(b) 助成制度に関する情報提供等の推進

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成制度に関するガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

<指標>

- ・鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部)

(c) 債権の確実な回収等

既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について、約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

<指標>

- ・譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件)

■中期計画

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構は、交通インフラ・ネットワークの機能拡充・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修を実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、鉄道助成ガイドブックの配布等による情報提供や周知活動を積極的に推進する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金、無利子貸付資金について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

■平成 31 年度計画

(4) 鉄道助成業務等

① 鉄道助成

機構は、交通インフラ・ネットワークの機能充実・強化に資するため、整備新幹線、都市鉄道等、鉄道技術開発及び鉄道の安全・防災対策に対する補助等による支援及び新幹線譲渡代金、無利子貸付資金の回収を適正かつ効率的に実施していく。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、標準処理期間内（補助金等支払請求から支払まで30日以内、国の補助金の受入から給付まで7業務日以内）に執行できるよう適正かつ効率的に処理する。また、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」に助成業務の実施状況等を報告し、得られた改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映させること、及び審査ノウハウの承継、スキルアップのための職員研修等を必要に応じて一部見直し実施すること等により、業務遂行に係る効率性の向上等、鉄道助成業務の更なる充実強化を図る。

また、鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、最新の助成事例を盛り込んだ鉄道助成ガイドブック及びパンフレットの作成配布、ホームページでの公表を行うとともに、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して周知する。

さらに、既設四新幹線の譲渡代金（平成31年度回収見込額724億円）、無利子貸付資金（平成31年度回収見込額266億円）について約定等に沿った確実な回収を図るとともに、これらに係る債務を確実に償還する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第2項及び附則第11条第3項

■主な評価指標

- 指標：・ 補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度までの平均受講率・81%)
- ・ 鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数(前中期目標期間実績：平成27年度から平成29年度の平均配布部数・809部)
 - ・ 譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数(前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度(見込み)までの回収件数・譲渡代金：年間6件、無利子貸付資金：年間6件)
- 評価の視点：・ 補助金交付等に係る全ての受払について、法令その他による基準に基づき確実に処理しているか。
- ・ 第三者委員会からの改善意見の必要部分を審査業務の改善に反映し

ているか。

- ・ 職員研修を実施し、また、審査ノウハウの承継等のための検討をしているか。
- ・ 情報提供や周知活動を推進し、また、推進するための検討をしているか。
- ・ 約定等に沿った確実な回収を実施しているか。
- ・ 債務を確実に償還しているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
補助金審査に係る機構職員向け研修の受講率	—	平成 25 年度から平成 29 年度までの平均受講率・81%	100%	100%			
鉄道助成制度に関するガイドブックの地方公共団体・鉄道事業者等への配布部数	—	平成 27 年度から平成 29 年度の平均配布部数・809 部	889 部	923 部			
譲渡代金及び無利子貸付資金について、約定等に沿った回収を行った件数	—	平成 25 年度から平成 29 年度（見込み）までの回収件数・譲渡代金：年間 6 件、無利子貸付資金：年間 6 件	譲渡代金 6 件 無利子 貸付金 6 件	譲渡代金 6 件 無利子 貸付金 6 件			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198					
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261					
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740					
経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108					
行政コスト（千円）	—	224,772,482					
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—	—		
従事人員数（名）	29	27					

注）当報告書の 1.（4）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。

- ・ 予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
- ・ 令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理するとともに、全ての受払について適正に執行した。

業務の充実強化については、「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」を開催し、委員会からの改善意見は、適宜、審査業務の改善に反映した。

審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を実施（受講率 100%）した。

鉄道事業者等による各種助成制度の効果的な活用を支援するため、配布先を精査した上で「鉄道助成ガイドブック」を配布（923 部）する等情報提供や周知活動を推進した。また、助成対象事業の適正な執行のために、執行に係る基本的な考え方を助成対象事業者に対して改めて周知した。

債権の回収については、約定等に基づき、新幹線譲渡代金（6 件）や無利子貸付金（6 件）を回収するとともに、新幹線に係る債務についても確実に償還した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 補助金交付等に係る全ての受け払い、譲渡代金（6 件）や無利子貸付金（6 件）の回収及び債務の償還において、法令や約定に沿って適切に処理を行った。

また、第三者委員会からの意見を踏まえ、審査業務の充実・強化を図るとともに、審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るための職員研修（受講率 100%）及びガイドブックの配布（923 部）等各種助成制度の周知活動を行った。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の適正な執行

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等について、法令その他による基準に基づき確実に処理（交付決定 1,211 億円・80 件、額の確定 994 億円・84 件（うち現地審査を実施したもの 81 件））するとともに、全ての受け払い（139 件）について、機構外の要因による 1 件を除く 138 件については請求から支払まで「30 日以内」、国の補助金受入から給付までについては全て「7 業務日以内」に実施した。

勘定間繰入・繰戻及び補助金交付業務等の実施にあたっては、研修を受けた職員が実施することにより誤処理無く適正かつ効率的に実施した。

2. 第三者委員会の開催

「鉄道助成業務の審査等に関する第三者委員会」（委員長：杉山雅洋 早稲田大学名誉教授）を2回開催（令和元年7月、11月）し、鉄道助成業務の実施状況等を審議していただくとともに、委員会資料、議事要旨及び改善意見をホームページで公表した。

また、同委員会からの改善意見を踏まえ、令和元年度の重点審査項目の設定等を実施し、審査業務のさらなる充実・強化を図った。

3. 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップ

(1) 審査ノウハウの承継と職員のスキルアップを図るため、職員研修を計14回実施（令和元年5月～11月）した（受講率100%）。また、より実践的なスキルアップを図るため、OJTを試行的に実施した。

(2) 審査結果の共有化を図るため補助金審査報告会を開催（令和元年5月）した。報告された審査結果については、審査ノウハウの承継を図るため事例集として蓄積した。

4. 助成制度の活用支援、助成対象事業の適正な執行のための周知活動

助成制度の活用支援や適正な執行を図るため「鉄道助成ガイドブック」（令和元年6月作成。配布部数923部。）をはじめとした各種パンフレットの作成や「都市・幹線鉄道関係補助金執行事務手続事例集」を更新（令和元年8月）、配布した。特に「鉄道助成ガイドブック」については、各種助成制度をより一層活用いただくために配布先を精査した上で配布する等、積極的に情報提供を行った。この他、補助対象事業者に補助事業の実施に係る基本的な考え方及び留意事項について文書にて通知するとともに全国6箇所で開催（令和元年7月、9月）し、補助金審査における指摘事例について紹介を行った。

5. 新幹線譲渡代金等の確実な回収と債務の償還

(1) 既設四新幹線（東海道、山陽、東北（東京・盛岡間）、上越）の譲渡代金、建設勘定への無利子貸付金について、約定等に基づき当年度の債権を全て回収した（譲渡代金：724億円、無利子貸付金等の償還額：266億円）。

(2) 既設四新幹線に係る債務について、法令に基づき償還した（償還額：828億円）。

1. (4) ②中央新幹線建設資金貸付等業務

■中期目標

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

中央新幹線の建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けており、貸付けを行った事業について、建設主体の財務状況、事業の進捗状況等を把握しつつ、約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

<指標>

- ・貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）

■中期計画

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を毎年度把握するとともに、これにより、債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

■平成31年度計画

② 中央新幹線建設資金貸付等業務

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等を把握するとともに、債権の保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を図る。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法附則第11条第1項第4号

■主な評価指標

指標： 貸付利息について、約定に沿った回収を行った件数（前中期目標期間実績：平成28年度から平成29年度（見込み）までの回収件数・8件）

評価の視点： 債権の確実な保全及び約定に沿った貸付利息の確実な回収を行っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
貸付利息について、 約定に沿った回収を行った 件数	—	平成 28 年度から平成 29 年度（見込み） までの回収件数・8 件	10 件	10 件			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度		
予算額（千円）	227,411,588	230,320,198					
決算額（千円）	227,329,193	241,415,261					
経常費用（千円）	195,742,800	224,754,740					
経常利益（千円）	4,807,712	△9,514,108					
行政コスト（千円）	—	224,772,482					
行政サービス実施コスト（千円）	97,062,145	—	—	—	—		
従事人員数（名）	29	27					

- 注）・当報告書の 1.（4）が含まれる助成勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

貸付金の償還が行われるまで、継続的に償還確実性を確認する必要があることから、貸付けを実施した建設主体に対し、財務状況、貸付けを行った事業の進捗状況等をモニタリングを通じて把握するとともに、約定に沿った貸付利息の確実な回収（10 件）を実施した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 約定に沿った貸付利息の回収（10 件）を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

1. (5) 船舶共有建造等業務

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332			
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824			
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582			
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240			
行政コスト（千円）	—	24,608,582			
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—
従事人員数（名）	57	58			

注）・当報告書の1. (5) が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

評定： A

根拠： 船舶共有建造業務において、より高い政策効果を実現する船舶の効果及び利点を分かりやすく適切に周知するセミナー等の実施に加え、事業者に対して建造計画段階から積極的にきめ細やかな技術支援やコンサルティングを実施した結果、グリーン化に資する船舶をはじめとしたより高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成31年度計画における24隻に対し、42隻（対年度計画175%）の実績となった。

また、延べ建造隻数の実績のみならず、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した、政策要件の見直しや創設を近年継続的に行ってきたことが実を結び、令和元年度は、船員雇用対策に資する船舶へのより多くの需要の取り込みや「国内クルーズ船」という新しい需要の取り込みに成功した。

特に船員雇用対策に資する船舶については、「若年船員等を計画的に雇用する事業者の船舶」に加え、平成30年度に「労働環境改善船」の政策要件を創設し、機構としてもこれを積極的に後押しした結果、令和元年度は15隻の実績となり平成30年度実績をさらに2隻上回った。

加えて、同じく平成30年度に創設した「国内クルーズ船」についても、セミナー等での周知に加えて、共有建造の打診があった事業者に対して建造計画段階から積極的に技術支援やコンサルティングを行ったことにより、令和元年度に第1号案件となる1隻の実績となった。当該国内クルーズ船については、船舶共有建造業務を通じた海事観光振興の実現に寄与するとともに、行政機関と

地域の交通事業者が連携した、国内初の「海事観光の振興」をテーマにした官民の「せとうちエリアの海事観光の振興に向けた連携協力に関する協定」の締結を行う際、陸路遮断時の人員輸送を想定した船舶の有効活用の観点からもアドバイスを行い、災害時における船舶活用を通じた連携・協力体制の構築にも貢献した。

技術支援においては、計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等共有建造する船舶の技術支援を的確に実施した。

繰越欠損金においては、令和元年度は17億円の縮減となり、40億円の縮減に向けて堅調に推移している。一方、未収金においては、債権管理及び回収の強化等に努めたことにより、210百万円の縮減を行ったが、共有旅客船事業者の民事再生手続開始申立により、平成30年度末残高に対して、265百万円の増加となった。

なお、主要な経年データ「②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは船舶取得費が当初見込みを下回ったことが主な要因である。

■課題と対応

—

1. (5) ①船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

■中期目標

(3) 船舶共有建造等業務

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトによる環境負荷や効率性にも優れる内航海運の分野において、「内航未来創造プラン」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会)等を踏まえ、船舶共有建造業務を通じ、安定的輸送の確保に努め、生産性の向上等に努める必要がある。また、国内旅客船についても、離島航路の維持改善や観光立国推進等の観点から、着実に整備を推進する必要がある。このため、これらの国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進しつつ、船舶の老朽化へも対処する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶の建造の推進については、今後の国内海運政策の実現に寄与するために必要となる措置について検討し実施する。

また、機構が船舶共有建造制度を実施するに当たっては、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与するため、コンテナ船やフェリーなどの物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリーン化に資する船舶等の建造を推進する。

その際は、船舶共有建造業務の財務改善に必要な事業量を確保しつつ、民業圧迫にならないよう配慮する。

<定量的目標>

- ・上記船舶のうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。

<目標水準の考え方>

延べ建造隻数については、過去の年間平均建造実績約26隻を基に5年間で約130隻となることを踏まえ、今中期目標期間において140隻と設定した。

【重要度：高】

内航海運及び国内旅客船は国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。しかし、これらを支える海運事業者は資力が乏しいため、船舶共有建造制度を通じ、国内海運政策に寄与する政策的意義の高い船舶の建造を推進する必要があるため。

【難易度：高】

船舶建造は社会経済状況に応じて建造量が大きく変化し、外部的要因が強く影響するため。

■中期計画

(5) 船舶共有建造等業務

我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安定的な輸送の確保及び生産性の向上のため、また、離島航路の維持・改善をはじめとする地域公共交通の活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進するため、船舶共有建造業務により国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進する。

具体的には、国内海運政策の実現に寄与するものとして、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶、船員雇用対策に資する船舶、事業基盤強化に資する船舶、グリ

ーン化に資する船舶等を掲げ、これらのうち、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期計画期間中において140隻以上とするが、建造量は社会経済状況に応じて大きく変化することに十分留意する。

また、海運事業者や荷主に対し、より高い政策効果を実現する船舶について、効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

■平成31年度計画

(5) 船舶共有建造等業務

① 船舶共有建造業務を通じた政策効果のより高い船舶の建造推進

船舶共有建造業務として、国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、機構が開催する各種セミナー等を実施し、より高い政策効果を実現する船舶の効果、利点を分かりやすく適切に周知する。

これらを通じて、次に掲げる船舶の延べ建造隻数が24隻以上となるよう取り組む。

○物流効率化に資する船舶

- ・内航フィーダーの充実に資する船舶（京浜港・阪神港に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するもの）
- ・高度モーダルシフト船（輸送力を増強するもの等）

○地域振興に資する船舶

- ・離島航路の整備に資する船舶
- ・生活航路に就航する船舶のうち高度バリアフリー化要件を満たす船舶
- ・国内クルーズ船（旅行客等観光向けのもの）

○船員雇用対策に資する船舶

- ・若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶
- ・労働環境改善船（船員の居住環境改善、労働負担軽減の設備を設置するもの）

○事業基盤強化に資する船舶

- ・登録船舶管理事業者を利用する船舶
- ・合併を行う事業者が建造する船舶

○グリーン化に資する船舶

- ・スーパーエコシップ（電気推進システムを採用したもの）
- ・LNG燃料船（LNGを燃料として運航するもの）
- ・先進二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が16%以上軽減されるもの）
- ・高度二酸化炭素低減化船（従来より二酸化炭素排出量が12%以上軽減されるもの）
- ・二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（海難事故発生時に油等が流出しないように側面と底面が二重になっているもの）

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項第7号及び第8号

■主な評価指標

定量的目標： より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数を今中期目標期間中において140隻以上とする。

評価の視点： 海運事業者や荷主に対し、国内海運政策の実現に寄与する船舶について、各種セミナー等を通じて効果、利点を分かりやすく適切に周知して

いるか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
より高い政策 効果を実現する船舶 の延べ建造隻 数	今中期目標 期間中において140隻 以上	—	年度計画の達成目標				
			20隻以上	24隻以上			
			実績値				
			46隻	42隻			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332					
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824					
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582					
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240					
行政コスト（千円）	—	24,608,582					
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—		
従事人員数（名）	57	58					

注）・当報告書の1.（5）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

昨今の物流分野においては、荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送が増加していることから環境負荷低減や物流の効率化を図るためモーダルシフトが推進されている。船舶共有建造業務としては、物流の効率化をはじめとする離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進している。

近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、令和元年度は、環境に優しい代替燃料に対応するため、液化天然ガスを燃料とした「LNG燃料船」を「環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」の一類型として追加する等、さらなる国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造の推進に努めた。

また、全国延べ10か所で「共有建造支援セミナー」及び「内航船舶技術支援セミナー」

を開催し、これらの効果、利点をわかりやすく適切に周知した。

その結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は 42 隻となり、平成 31 年度計画値の 24 隻を大きく上回ることができた。

実績内訳を見れば、船員雇用対策に資する船舶については、「若年船員等を計画的に雇用する事業者の船舶」に加え、平成 30 年度に「労働環境改善船」の政策要件を創設し、機構としてもこれを積極的に後押しした結果、令和元年度は 15 隻の実績となり平成 30 年度実績をさらに 2 隻上回った。同じく平成 30 年度に創設した「国内クルーズ船」についてもセミナー等の周知活動に加え、建造計画段階からの技術支援を実施したこと等が実を結び、令和元年度に第 1 号案件となる 1 隻の実績となった。このほか、グリーン化、物流効率化、離島航路整備等の各分野においても、「先進二酸化炭素低減化船」3 隻を含むグリーン化に資する船舶 16 隻、離島航路の整備に資する船舶 6 隻、物流効率化に資する船舶 4 隻の建造を推進した。

■ 評定と根拠

評定： S

根拠： より高い政策効果を実現する船舶の効果及び利点をわかりやすく適切に周知するためのセミナー等の実施に加え、事業者に対して建造計画段階から積極的にきめ細やかな技術支援やコンサルティングを実施した結果、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数は、平成 31 年度計画における 24 隻に対し、42 隻（対年度計画値 175%）の実績となった。

また、延べ建造隻数の実績のみならず、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した、政策要件の見直しや創設を近年継続的に行ってきたことが実を結び、令和元年度は、船員雇用対策に資する船舶のより多くの需要の取り込みや「国内クルーズ船」という新しい需要の取り込みに成功した。

特に最近、国内海運業界では、船員の確保やそのための船員居住環境の改善が重要な課題となっており、船員雇用対策に資する船舶については、「若年船員等を計画的に雇用する事業者の船舶」に加え、平成 30 年度に「労働環境改善船」の政策要件を創設し、機構としてもこれを積極的に後押しした結果、令和元年度は 15 隻の実績となり平成 30 年度実績をさらに 2 隻上回った。

加えて、同じく平成 30 年度に創設した「国内クルーズ船」についても、従前からのセミナー等の周知活動に加え、共有建造の打診があった事業者に対して技術支援の面で建造計画段階から積極的に関与し、しゅん工後就航させる航路の採算性を検証するため、他の船舶を運航させ利用客数の把握を行わせる等のアドバースを行ったことにより、令和元年度に第 1 号案件となる 1 隻の実績となった。当該国内クルーズ船については、船舶共有建造業務を通じた海事観光振興の実現

に寄与するとともに、行政機関と地域の交通事業者が連携して、魅力ある海事観光コンテンツの開発、受入環境の整備及び情報発信の機運を醸成、促進することを目的として、国内初の「海事観光の振興」をテーマにした官民の「せとうちエリアの海事観光の振興に向けた連携協力に関する協定」の締結を行う際、陸路遮断時の人員輸送を想定した船舶の有効活用の観点からもアドバイスをを行い、災害時における船舶活用を通じた連携・協力体制の構築にも貢献した。

このほか、グリーン化、物流効率化、離島航路整備等の各分野においても、船舶の建造計画段階から最新情報を提供する等、事業者の個別ニーズに応じた機構ならではの技術支援を積極的に実施したことにより、「先進二酸化炭素低減化船」3隻を含むグリーン化に資する船舶16隻、離島航路の整備に資する船舶6隻、物流効率化に資する船舶4隻の建造を推進した。

以上のように、政策的に重要な各分野において、機構ならではのノウハウを活かして、より政策効果の高い船舶への政策誘導を図りつつ、需要を確実に建造実績につなげているだけでなく、時代の要請や事業者のニーズに適合した政策要件の見直しや創設を継続的に実施し、新たな需要を取り込みながら国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を積極的に推進した。

このため、より高い政策効果を実現する船舶の延べ建造隻数が対年度計画値の120%を大きく上回る実績であることに加えて、質的にも顕著な成果が着実に得られていると認められることから、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られていると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 政策課題に適合した船舶の建造

中期計画においては、国内海運政策の実現に寄与するため、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の政策課題に適合した船舶の建造を推進するとともに、その中でもより高い政策効果を実現する船舶の建造を推進することとし、相対的な金利優遇等の実施を行っている。

近年、労働力不足、船内の労働負担の軽減、インバウンド需要の高まり等の時代の要請やニーズに即した政策要件の見直しや創設を継続的に行ってきたところであるが、令和元年度においては、従来の重油を燃料とした在来船に比べ高い二酸化炭素（以下「CO₂」という。）削減効果が見込まれる代替燃料に対応した船舶の普及促進を図るため、「LNG燃料船」を、「環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶」を一類型として追加した。また、硫黄酸化物（以下「SO_x」と

いう。)の規制強化に伴い、排気ガス洗浄装置(スクラバー)を設置した既存共有船への金利軽減制度を創設した。

我が国の内航海運では、平成30年度末における貨物船隻数のうち老朽船の占める割合が70%に達する等、代替建造の進展が遅れている。同時に、船員の確保やそのための船員居住環境の改善が重要な課題となっている。こうした状況を踏まえ、機構では令和元年度においても、引き続き事業者団体に対する協力要請、地区船主会等での意見交換、機構役職員によるオーナー及びオペレーターへの個別訪問、共有建造支援セミナー等における共有建造制度について事業者の関心事項のきめ細かな説明等を実施した。加えて平成30年度に創設した「国内クルーズ船」については、技術支援の面で建造計画段階から積極的に関与し、しゅん工後就航させる航路の採算性を検証するため、他の船舶を運航させ利用客数の把握を行わせる等のアドバイスを実施した。これら施策をもってより高い政策効果を実現する船舶の建造促進に取り組んだ。

その結果、令和元年度に建造決定に至った21隻のうち、より高い政策効果を実現する船舶に適合した延べ建造実績は42隻となり、平成31年度計画値である24隻を大きく上回る結果となった。その内訳は以下のとおりである。

○物流効率化に資する船舶	(計 4 隻)	
・ 高度モーダルシフト船		4 隻
○地域振興に資する船舶	(計 7 隻)	
・ 離島航路の整備に資する船舶		6 隻
・ 国内クルーズ船		1 隻
○船員雇用対策に資する船舶	(計 15 隻)	
・ 若年船員または女性船員を計画的に雇用する事業者の船舶		12 隻
・ 労働環境改善船		3 隻
○グリーン化に資する船舶	(計 16 隻)	
・ 先進二酸化炭素低減化船		3 隻
・ 高度二酸化炭素低減化船		11 隻
・ 二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船		2 隻

また、共有建造支援セミナー等を通じて、船舶共有建造業務について事業者に対し積極的にPRを行った結果、令和元年度中に建造決定した新規共有事業者数は3者となった。さらには、「国内クルーズ船」については、船舶共有建造業務を通じた海事観光振興の実現に寄与するとともに、行政機関と地域の交通事業者が連携して、魅力ある海事観光コンテンツの開発、受入環境の整備及び情報発信の機運を醸成、促進することを目的として、国内初の「海事観光の振興」をテーマにした官民の「せとう

ちエリアの海事観光の振興に向けた連携協力に関する協定」の締結を行う際、陸路遮断時の人員輸送を想定した船舶の有効活用の観点からもアドバイスを行い、災害時等における船舶活用を通じた連携・協力体制の構築にも貢献した。



図 1.5.1-1 労働環境改善船の対象機器

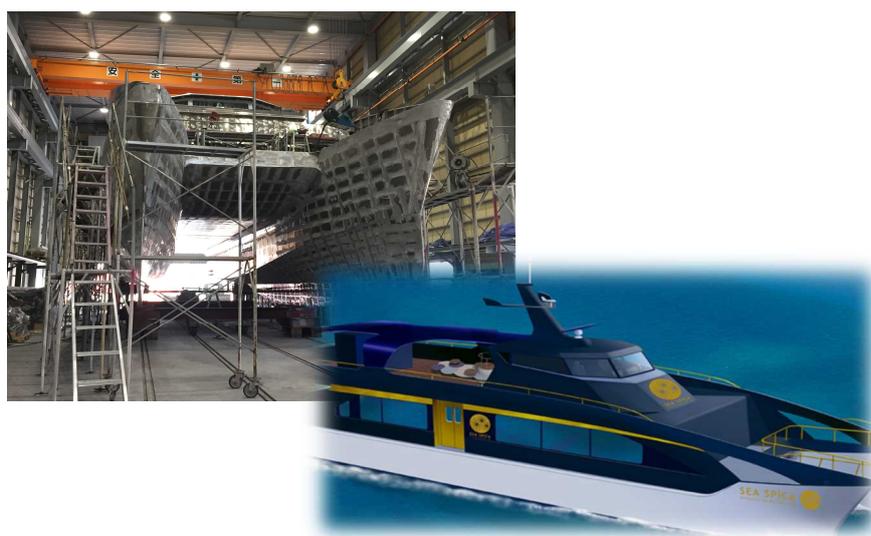


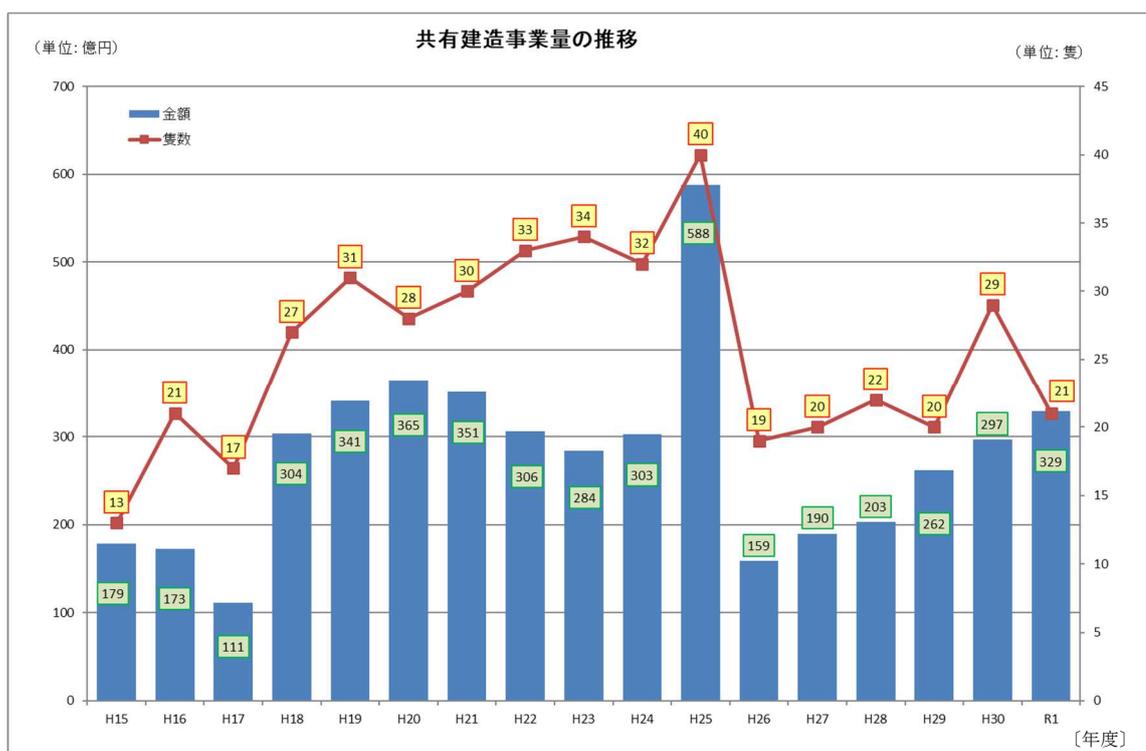
写真 1.5.1-1 国内クルーズ船 (SEA SPICA)

2. 各種セミナーの実施

国内海運政策の実現に寄与する船舶建造を推進するため、全国5か所（東京、今治、神戸、福岡及び広島）にて「共有建造支援セミナー」を開催し、令和元年度制度改正事項及び共有建造制度をはじめ、共有建造制度における技術支援、内航海運をとりまく現状、外部講演者による内航海運業界における船員不足問題について説明を実施した。

また、全国5か所（東京、今治、神戸、福岡及び広島）にて「内航船舶技術支援セミナー」を開催した。今年度は、業界の関心の高い「船舶からのSO_x排出規制対策」、「内航船舶の省エネ化」及び「内航船舶の自動化・省力化技術」の三つのテーマを選定し、当機構の最新の取組みについて紹介するとともに、外部有識者や関係省庁からも最新情報を紹介した。

表 1.5.1-1 共有建造事業量の推移



(注) 金額は、当該年度中に建造決定した共有船舶の機構分担額。

1. (5) ②船舶建造等における技術支援

■中期目標

② 船舶建造等における技術支援

共有建造する船舶の計画、設計、建造、就航後の各段階での効果的な技術支援を実施し、国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶を建造する。

【重要度：高】

船舶は内航海運業に必要不可欠な基幹的輸送インフラであり、国内海運政策に合致する良質な船舶を建造するには高い技術力が必要である。しかし、多くの内航事業者は零細事業者で技術力がなく自らのみで船舶を建造することは困難であることから、政策に合致する船舶建造の技術支援を実施することの重要度は高い。

■中期計画

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SO_x等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、機構の技術支援のあり方を検討する。

■平成 31 年度計画

② 船舶建造等における技術支援

上記の国内海運政策の実現に寄与する良質な船舶の建造に資するため、計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施する。特に、SO_x等環境規制に対応するための技術支援やLNG燃料船を含む先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船などの高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図る。

このため、内航海運の諸課題、事業者のニーズや社会的要請等に対応するための技術調査を実施するほか、技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実等により、技術支援に係わる職員の技術力の維持・向上、ノウハウの体系的な蓄積と承継を図る。

また、先進船舶等の更なる普及を図るため、計画段階からの技術支援を充実させるとともに、引き続き機構の技術支援のあり方を検討する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第 13 条第 1 項第 8 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・ 計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援を的確に実施しているか。

- ・ 高度な技術を要する船舶への技術支援に重点的に取り組み、その充実を図っているか。
- ・ 機構の技術支援のあり方を検討しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332			
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824			
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582			
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240			
行政コスト（千円）	—	24,608,582			
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—
従事人員数（名）	57	58			

注）・当報告書の 1.（5）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

計画、設計、建造、就航後の各段階での技術支援については、計画段階での船舶の性能予測精度の向上に引き続き取り組むとともに、平成 26 年 4 月から平成 31 年 3 月までの 5 年間に発生した不具合事例をとりまとめ、共有船主及び造船所と情報共有を行った。

高度な技術を要する船舶への技術支援の充実化については、環境負荷低減に寄与する「先進二酸化炭素低減化船」や船員の労働負担軽減・居住環境向上に寄与する「労働環境改善船」の建造促進のため、事業者への技術支援を実施し、令和元年度は「先進二酸化炭素低減化船」を 3 隻、「労働環境改善船」を 4 隻建造決定した。技術支援の中でも特に、船舶建造に関するノウハウが少ない地方公共団体が建造する旅客船については、航路調査及び基本仕様策定等の建造の初期段階からの支援を実施し、令和元年度は 1 隻を建造決定した。

機構の技術支援のあり方の検討については、先進二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等のより政策効果の高いと認められる船舶の建造を促進するため、平成 30 年 5 月から営業部門と連携して計画段階のより早い段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行っているが、令和元年度も当該取組みを継続している。さらに、新技術の試行検証を行いたい船用機器製造事業者・IT 企業等と、新技術によって直面する課題の解決を図りたい共有船主との間を仲介する「内航ラボ」事業を検討し、令和 2 年度から実施する予定である。

また、これらの取組みについて、「技術支援セミナー」や「建造支援セミナー」等で積

極的に周知を行った。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 計画段階での船舶の性能予測精度の向上、労働環境改善船等の建造促進、早い段階からの技術支援の実施等を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■ 課題と対応

—

■ 当該事業年度における業務運営の状況

1. 技術支援の充実

船舶の品質は、その安全性はもとより、運航サービス、運航コスト（燃料費、保守整備費）及び船員の労働環境に大きく影響する。このため、機構では船舶建造の計画からしゅん工に至る各段階において技術支援を行い、より良質な船舶の建造を促進している。令和元年度は、これらの機構の技術支援を通じて、先進二酸化炭素低減化船 1 隻を含む貨物船 11 隻と旅客船 8 隻がしゅん工した。また、就航後においても保証期間中（通常 1 年間）に発生した不具合に対して、造船所の責任において修繕を行う保証ドックへの立会い、修繕工事やメンテナンスに関する助言等の積極的なアフターケアを実施し、トータルな技術支援を行っている。

このように、機構は技術支援の充実に向けて様々な取組みを行っている。令和元年度の主な取組みを以下に記載する。

(1) 建造の品質確保

近年建造される船舶において工程の遅延や機器の不具合等のトラブルの発生件数が増加していることから、機構では船舶の品質をより確実に確保するために P D C A サイクルによるリスク管理を取り入れ、より体系的な業務改善を図っている。

令和元年度は、引き続きデータベースを用いて計画段階での船舶の性能予測精度の向上に取り組むとともに、直近 5 年間に発生した不具合事例をとりまとめ、共有船主及び造船所と情報共有を行った。

(2) 先進二酸化炭素低減化船の建造支援

先進二酸化炭素低減化船とは、内航船の設計において水槽試験を活用した省エネ船型の開発の促進及び普及を図る観点から、優れた二酸化炭素低減化効果を有する船舶として平成 22 年度から機構が認定を行っている船舶である。

令和元年度も引き続き事業者への技術支援を実施し、先進二酸化炭素低減化船を3隻建造決定した。

(3) 労働環境改善船の建造支援

船舶の老朽化と船員の高齢化をはじめとする内航海運の抱える諸課題に対応するため、国土交通省は、平成29年6月に「内航未来創造プラン」をとりまとめた。同プランでは、円滑な代替建造を支援するため、機構の共有建造制度の維持・充実の必要性が示され、具体的な施策として、船員の労働負担を軽減し、居住性を向上する「労働環境改善船」に対する金利低減措置の導入を検討することとされている。このため、機構では、平成30年度より当該船舶の金利低減措置を実施しているところ、令和元年5月から新たに労働環境改善船の建造を希望する事業者に対して基準適合機器一覧表を作成・配布するほか、ホームページで公表する等技術的な支援を実施している。このような技術支援の結果、令和元年度は労働環境改善船4隻を建造決定した。

(4) 離島航路就航支援

昨今、地域にとって重要な離島航路を維持するため、地方公共団体が船舶を建造する事例が多くなっている。これらの航路に就航する船舶の建造に当たっては航路改善協議会、プロポーザル、建造計画の策定等、広範かつ専門的な知見が必要だが、建造業務に当たる地方公共団体にはこれらの業務に関するノウハウが少なく、技術支援に対するニーズが高い。このため、機構では、航路調査、基本仕様策定等の検討段階から支援を実施する等、これら地方公共団体に対して重点的な技術支援を実施している。

このような技術支援の結果、令和元年度は萩海運(有)(萩市が出資する第三セクター)が使用予定の船舶を1隻建造決定した。

(5) 国内クルーズ船の建造支援

観光立国推進のため令和元年度に制度を創設した「国内クルーズ船」については、瀬戸内島たびクルーズ(株)に対し技術支援を実施し、適用第一番船を建造決定した。

(6) 技術支援についての情報発信

全国5か所で「内航船舶技術支援セミナー」を開催し、上記の技術支援やSO_x規制への対応、技術調査(後述)の結果について情報発信を行った。また、スーパーエコシップ(SES)の新たな展開として「人と環境に優しい船」を推進するにあたり、関連する機構調査への反映や参加各社の新技術導入に資するよう、詳

細な情報提供や意見交換をする場として「人と環境に優しい船」第1回勉強会を令和元年8月26日に、第2回勉強会を令和2年2月19日に開催した。

(7) Web会議による事業者との打合せの試行

機構の船舶共有建造事業においては、共同建造事業者、造船事業者等関係者間で種々の打合せを実施しつつ建造を進めている。これまでは、原則として機構・事業者どちらかが出張することにより対面で打合せを実施しており、そのため双方に時間的・経済的負担がかかっていた。

関係者の労働負担軽減を図るため、インターネットを使った「Web会議」を用いた事業者との打合せを平成31年2月から実施しており、令和元年度は9件の「Web会議」を用いた打合せを実施した。

機構では、この方式の会議を、希望の事業者の方々との間で幅広く活用していきたいと考えている。

2. 技術調査の実施

新技術や条約改正による内航海運への影響に関する知見を共有船主等へ提供すること及び共有建造制度の改善を図ることにより優れた内航船の建造を促進するため、また、機構自身の技術水準を高め、より適切な技術支援を実施して船舶の性能・品質を確保するため、機構では技術調査を実施している。

調査テーマについては、船舶関係の団体、事業者及び研究機関の意見を基に検討し、外部有識者で構成される「技術委員会」（委員長：村山英晶 東京大学教授）における審議を踏まえて決定している。

令和元年度は、以下5件の調査を実施した。

(1) 代替燃料関係調査〔2件〕

現在、船舶のエネルギー源は、熱効率の高い重油が大半を占めているものの、炭素分に富む重油は燃焼時のCO₂排出量が比較的多く、また含有される硫黄分が燃焼時にSO_xへと変化し、ぜん息や酸性雨といった公害を引き起こす等環境負荷が大きい。このため、船舶の環境負荷軽減に向けて、環境規制やCO₂削減目標は年々強化されていく傾向にある。例えば、船舶からの排気ガス中のSO_xや粒子状物質による人の健康や環境への悪影響を低減するため、船舶で使用する燃料油中の硫黄分濃度が令和2年1月1日から世界的に現行の3.50%以下から0.50%以下に規制強化されることが海洋汚染防止条約によって決められ、内航船舶にもその対応が求められた。

CO₂については、国際的には国際海事機関(IMO)において、2050年までに総排出量を50%以上削減し、今世紀中なるべく早期に排出ゼロを目指すといった野心的な目標が掲げられている。国内では、平成28年5月に閣議決定された「地球

温暖化対策計画」において、内航海運におけるCO₂排出削減目標として「2030年度に2013年度比で157万トンのCO₂削減」する目標が設定されている。船舶の環境負荷軽減、特にCO₂排出量を大幅に削減するためには、そのエネルギー源を現在主流である重油から、水素や液化天然ガス（以下「LNG」という。）、液化石油ガス（LPG）等のより炭素分が少ない燃料（以下「代替燃料」という。）に移行することが最も確実かつ効果的な対応策である。このような背景の下で、機構は代替燃料の活用について、下記2件の技術調査を実施した。

1) 現存中型船におけるスクラバー設置の試設計に関する調査

船舶の排気ガスからSO_xを除去する手段の1つとして、海水を排気ガスに噴射することによりSO_xを除去する清浄装置であるスクラバーの搭載がある。船舶用スクラバーは、処理水を循環させ廃液等を陸揚げするクローズドループ方式、処理水を船外に排水するオープンループ方式及びそれらの切替えが可能なハイブリッド方式の3方式に分類される。スクラバーは改造により現存船に取りつけることも可能であり、現存船への搭載はレトロフィットと称される。

機構では、平成30年度に1万トンクラスの旅客船にオープンループ方式のスクラバーをレトロフィットする場合の試設計と、1万トンクラスのフェリーにハイブリッド方式のスクラバーをレトロフィットする場合の試設計を実施している。令和元年度には、これらの調査に引き続いて、3000トンクラスのフェリーを対象として、オープンループ方式のスクラバーのレトロフィットに係る試設計調査を実施し、貨客区画の削減なしにスクラバーを搭載できることを確認した。

なお、本調査の結果については、1.（6）で記載したセミナー等を通して情報発信を行っている。

2) 代替燃料を活用した常時混焼原動機システムに関する調査

代替燃料を単独の燃料源として利用するには、すでに実用化されたLNGを除くと技術的に不明確な部分が多く、現時点では信頼性の観点からも難しいと考えられる。従って原動機（エンジン）の内部でメイン燃料となる重油やLNGにそれら代替燃料を補完的に混ぜ込み、両者を共に燃やす混焼方式がソリューションとして選択される可能性が高い。但し、二元燃料を切替えて運転するデュアルフェューエルエンジンは市場実績があるものの、混焼エンジンに関しては具体的情報がほとんど無いというのが実状である。

そこで、現在考えられる混焼方式におけるCO₂削減効果を探ると共に、二元燃料を使用した混焼原動機の技術課題を抽出し、船舶へのレイアウト試設計を行うことにより、燃料供給システムを含むシステム全体での課題や法的問題の有無等を整理し、混焼原動機を導入した際の費用対効果等の検討を令和元年度に実施した。

(2) 共有船の省エネ化関係調査〔2 件〕

2. (1) 記載のとおり、地球温暖化対策として代替燃料の活用は重要であるが、代替燃料の供給インフラの整備には時間を要するため、直ちに代替燃料が内航船に普及する状況ではない。また、水素やLNG等の代替燃料は、重油に比べて体積当たりの発熱量が低く、燃料タンクが大きくなり、比較的小型の内航船では貨物積載量に影響することが予想される。このため、代替燃料が普及したとしても、燃料消費量を低減して輸送効率を維持するため引き続き推進抵抗の低い省エネ船型等の検討が重要となる。

機構では、ディーゼルエンジンを搭載した船舶の環境負荷軽減に向け、令和元年度に下記2件の調査を実施した。

1) 省エネ母船型のバリエーション拡大に関する調査

省エネ母船型とは、経済産業省の補助事業の下で日本船舶海洋工学会等が開発した16%以上のCO₂削減率を有する船型群である。省エネ母船型には、水槽試験により高い省エネ性能が確認された499総トン型ケミカルタンカー及び749総トン型一般貨物船の最適船型と、それぞれに対し、その長さ、幅、深さを変更し、数値流体解析によりCO₂削減率を確認した30のバリエーション船型が存在する。しかしながら、船型を太くしたい等の要望が造船所等からあったことから、機構は「省エネ母船型のバリエーション拡大に関する調査」を実施し、省エネ母船型に13のバリエーション船型を追加した。

2) 運航中の船舶の省エネ性能評価手法等に関する調査

機構では、先進二酸化炭素低減化船の認定に必要な水槽試験の実施を省略できる省エネ母船型の推奨等、共有船の省エネ化に取り組んでいるところである。しかしながら、先進二酸化炭素低減化船(省エネ率16%以上)の共有船建造は、現状年間1~2隻程度であり、省エネ船の普及が進んでいるとは言い難い状況である。また、現状の省エネ評価は、ある一定条件のもとでの船舶のCO₂発生量を評価するものであり、実際の運航状態での省エネ効果を実感しづらい。このため、省エネ船の運航により、燃料費が大きく減少することを容易に把握することを可能とし、省エネ船の省エネ効果を効果的にアピールして先進二酸化炭素低減化船の建造を促進するため、実運航中の船舶の省エネ性能を評価し、先進二酸化炭素低減化船の共有期間全体における省エネ性能を可視化できる省エネ性能評価手法を検討した。

(3) 船員の労働負担軽減関係調査〔1 件〕

1. (3) に記載のとおり、内航海運では船員の高齢化や労働環境改善が大きな課題となっている。特に、少人数で運航される内航船の場合、船長が単独で操船にあたる場合が多く、内航船は時間をおくことなく頻繁に出入港を繰り返すこと

から、船長の負担は非常に大きなものとなる。出入港時の操船作業については、音声を用いた着棧操船支援システムにより負担を軽減できる可能性がある。これは、計画航路と実際の航跡との差をもとに、着棧地点までの距離・進路・速力を予測し、操船者に変針と変速の指令を音声で伝えるもので、操船者は、操舵室の計器表示に頼らず操舵室から景観を見たまま音声による指令に従って操船を行うことができる。また、音声による支援を受けられることから、近年増加傾向にある30歳未満の若年船員の育成にも有効である。このような背景から、機構では「音声情報を活用した着棧操船支援システムに関する調査」を令和元年度に実施し、システムの構成、課題、内航船舶への導入可能性について検証を実施した。

上記(1)～(3)の技術調査に加えて、地球温暖化対策の一つの有効手段である電池推進船(EV船)について、既に内航船において活用が進んでいる欧州への視察調査を実施し、その結果については、「人と環境に優しい船」第1回勉強会や「内航船舶技術支援セミナー」で情報発信を行った。

また、鉄道連絡船、電池推進船等の検討で既に連携関係にある(一財)日本造船技術センターとの間でさらに情報交換等を活発化し、双方の技術調査の質的向上を図る目的で守秘等に関するルールを含む包括連携協定を令和元年7月26日に締結した。

3. 技術支援に係る研修、交流、マニュアルの充実

技術革新や基準改正に対応できる知識・職務遂行能力を養うため、外部のセミナーや学会等に参加する技術研修を実施している。令和元年度は、技術支援に携わる機構職員を対象として、下表1.5.2-1のとおり10件の技術研修を実施した。

表 1.5.2-1 令和元年度に実施した技術研修

研修科目	主催	参加人数 (名)
海上技術安全研究所 研究発表会	(国研)海上・港湾・空港技術研究所	6
日本マリンエンジニアリング学会 学術講演会	(公社)日本マリンエンジニアリング学会	2
ヤンマーTTスクール(TT-01 ディーゼル機関)	ヤンマーエンジニアリング(株)	1
2019 ClassNK秋季技術 セミナー	(一社)日本海事協会	5
日本船舶海洋工学会 東部支部ワークショップ	(公社)日本船舶海洋工学会	3
【現場研修】航路調査(宮之浦～島間航路)	機構	1
日本船舶海洋工学会 新年特別講演会	(公社)日本船舶海洋工学会	1
リチウムイオン電池に求められる特性技術～基礎知識から世界市場動向まで～	(株)情報機構	1

【現場研修】RORO船海上試運転の視察（労働環境を改善する荷役設備に関する技術支援）	機構	1
「人と環境に優しい船」研修	機構	6

また、離島航路支援を円滑に実施するための「離島航路技術支援マニュアル(案)」を平成30年度にとりまとめており、引き続き令和元年度も同マニュアルの内部での試運用を実施した。さらに、平成29年度に船舶の推進性能データベースを作成し、令和元年度も引き続き本データベースを活用した性能予測に関する研修を1回実施した。

4. 機構の技術支援のあり方検討

SO_x排出規制等環境規制に対応するための技術支援や先進船舶、離島航路就航船、二酸化炭素低減化船、労働環境改善船等政策効果がより高いと認められる船舶の建造を促進するためには、建造仕様が固まる前の計画段階から技術支援に取り組むことが効果的である。このため、平成30年5月から営業部門と連携して計画段階のより早い段階から技術的な助言や最新技術に関する情報提供を行う等技術支援の取組みを強化しているが、令和元年度も当該取組みを継続している。また、令和元年度は申請に際して技術的な検討を求められる国の各種評価制度や補助金制度を事業者が活用する場合に、機構が事業者の申請書類作成等を支援する体制の構築を行った。

海運業界における技術開発は、これまで国からの補助金等を基に大手事業者、国立試験機関等により実施されることが主流であり、これらにより培われた技術は、主に外航大型船で実用化された後に内航船へ移転されていた。しかしながら、今後の内航船における技術開発や新技術の普及は、IT技術等の急速な進展と多様化するニーズの中で迅速で的確な実施が求められる。特に、新技術については、小規模なものを含め試行検証をもって見極めることが重要となるため、その試行検証については、陸上の支援が受けやすく、「小回り」の効く内航船で実施することが有効と考えられる。このため、令和2年度より新技術の試行検証を行いたい船用機器製造事業者・IT企業等と、新技術によって直面する課題の解決を図りたい共有船主との間を機構が仲介する「内航ラボ」事業を実施するため、内航船への新技術の導入の支援を行う仕組みを検討した。

また、これらの取組みについて、「技術支援セミナー」や「建造支援セミナー」等で積極的に周知を行っている。

1. (5) ③船舶共有建造業務における財務内容の改善

■中期目標

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意した繰越欠損金削減計画により繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

<定量的目標>

今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により40億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

<目標水準の考え方>

繰越欠損金については、これまでの繰越欠損金削減計画における水準を踏まえ、今中期目標期間中において40億円程度を縮減することとした。なお、具体的な縮減額については、別途繰越欠損金削減計画によることとする。

■中期計画

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行うとともに、機構の収益の確保に努めることにより、財務内容の一層の改善を進める。

また、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)を踏まえ、未収金の発生防止、債権管理、回収の強化、一定の事業量の確保、適正な事業金利の設定及び政策課題の実行等に留意して機構が策定する繰越欠損金削減計画により今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

さらに、海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、事業年度ごとにその要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

■平成31年度計画

③ 船舶共有建造業務における財務内容の改善

平成29年度に策定した「繰越欠損金削減計画」に基づき、今中期計画期間中に40億円程度の繰越欠損金の縮減を図るほか、未収金残高についても引き続き縮減に努める。

海事勘定における財務改善の状況については、特に、繰越欠損金について、その要因を含めホームページ等において国民に分かりやすく公表する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項第7号

■主な評価指標

定量的目標： 今中期目標期間中に繰越欠損金削減計画により 40 億円程度の繰越欠損金の縮減を図る。

評価の視点： ・ 未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行い、未収金残高の縮減に努めているか。(注)
・ 機構の収益の確保に努めているか。

(注)

- (1) 「未収金」とは、共有契約において定められた期日に共有事業者が支払うべき船舶使用料・船舶譲渡代金と、実際に支払われた金額との差額をいう。
- (2) 未収金を大別すると次のとおり。
 - ① リスケジュール計画が策定済みであり、計画的な回収が見込まれるもの。
 - ② 会社更生手続き、民事再生手続き等により更生計画、再生計画が認可済み等であり、計画的な回収が見込まれるもの、又は、これらの手続きにより回収が行われたものの、清算手続き等最終的な処理が終了していないもの。
 - ③ その他のもの（リスケジュール計画策定に向けて事業者と協議中のもの、法的手続き中のもの等）
- (3) 中期計画及び年度計画における未収金の範囲は、計画的な回収が見込まれるものを除いた(2)③のみとしている。
- (4) したがって、中期計画及び年度計画における未収金残高とは、(2)③に係る未収金残高である。また、未収発生率とは、(2)①及び②を除いた、収入決定額に対する未収金発生額の割合である。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 （前中期目標期間 最終年度値等）	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
繰越欠損金の縮減額	今中期目標期間中に40億円程度	—	18億円	17億円			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	48,625,954	54,975,332					
決算額（千円）	56,703,023	45,103,824					
経常費用（千円）	23,812,527	24,608,582					
経常利益（千円）	1,818,086	1,708,240					
行政コスト（千円）	—	24,608,582					
行政サービス実施コスト（千円）	△1,801,800	—	—	—	—		
従事人員数（名）	57	58					

- 注）当報告書の1.（5）が含まれる海事勘定の金額及び人数を記載している。
- ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 - ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

繰越欠損金については、財務改善に必要な事業量の確保、適正な事業金利の設定、事業者へのPR等により建造推進、未収金発生防止・債権管理強化及び既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行ったことで、令和元年度は17億円の当期総利益を計上し、同額縮減した。

また、未収金については、信用ランク下位の事業者への重点的な債権管理体制を引き続き実施する等、未収金の新規発生防止及び未収金発生の最小化を図り、リスクジュール計画の策定及び回収強化等に努めたことにより、210百万円の縮減を行った。一方、従前よりリスクジュール契約を締結し計画的回収を行っていた共有旅客船事業者の民事再生手続開始申立により、平成30年度末の未収金残高325百万円に対して、令和元年度は265百万円の増加となった。なお、当該事業者の民事再生手続における再生計画が認可されれば計画的な回収が見込まれる予定である。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 繰越欠損金においては、今中期目標期間中に40億円程度の縮減を図るところ令和元年度は17億円の縮減となり、40億円の縮減に向けて堅調に推移している。一方、未収金においては、債権管理及び回収の強化等に努めたこ

とにより、210百万円の縮減を行ったが、従前よりリスケジュール契約を締結し計画的回収を行っていた共有旅客船事業者の民事再生手続開始申立により、平成30年度末残高に対して、令和元年度は265百万円の増加となった。なお、当該事業者の民事再生手続における再生計画が認可されれば計画的な回収が見込まれる予定である。

以上により、繰越欠損金の削減については堅調に推移しており、未収金については債権管理及び回収の強化等の取組みにより引き続き抑制に努めていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 財務改善策の推進

繰越欠損金については、繰越欠損金削減計画に基づき、引き続き、未収金の発生抑止・回収強化、既存債権の回収強化等の措置を着実かつ適正に行うことで繰越欠損金の着実な削減に努めた。また、より高い政策効果を実現する船舶への金利軽減措置や、オーナーの信用リスクの度合いに応じた金利設定（+0.2%から△0.4%の範囲内）を引き続き実施することにより、オーナーの負担の公平と船舶共有建造業務の財務の健全化を図った。

さらに、オペレーターやオーナーに対する役職員による積極的な訪問活動等により、一定の共有建造事業量を確保し、船舶使用料収入の増加に努めた。また、オペレーターとの関係の強化によりオーナーの経営安定化を図り、新たな未収金発生の未然防止に努めた。その結果、17億円の当期総利益を計上したことで、繰越欠損金は同額減少した。

2. 未収金の処理

(1) 未収金発生の防止・抑制

未収金発生の防止・抑制を図るため、毎月の船舶使用料の支払いについては、年度初めにあらかじめ当該年度分の約束手形・電子記録債権を徴収する等常時監視するとともに、適切な債権管理を行った。

加えて、船舶使用料支払猶予について打診を受けた事業者に対しては、財務状況・資産状況の調査により要因等を分析した上で、既に未収金を発生させている事業者に対する措置と同様、管理費のコスト削減指導を行い経営合理化の指導やオペレーター等に対して用船料等の引上げ要請を実施する等未収金の新規発生防止を図った。

また、民間金融機関等においても運用されている信用リスク管理システムを活用し、共有事業者から提出された財務諸表を基にランク付けを行うことにより、下位にランク付けされた一定の共有事業者を重点的に管理する債権管理体制を引き続き実施した。重点管理の対象となった事業者に対しては個別ヒアリングを実施し、財務状況の詳細な分析を行った上で、必要に応じて追加の債権保全策の実施やヒアリングの回数を増やす等の継続的な監視を実施し、未収金発生の未然防止に努めた。

令和元年度においては、これらに加え、それぞれの事業者に応じた経営改善の指導やオペレーターへ共有船の用船の維持等の要請を行ったことにより、令和元年度の未収発生率は0%となった。

未収金残高については、リスクスケジュール計画の策定及び回収強化（例えば、①事業の採算性が悪化した事業者に対する経営指導を行うことにより、リスクスケジュール計画の履行を維持させる、②経営改善のため、新規資金を調達しようとしている事業者に対して一括償還を促す等可能な限り早期の債権回収に努める）等によるきめ細かな債権管理に努めたことで未収金残高の抑制を図り、210百万円の縮減となった一方、共有旅客船事業者の民事再生手続開始申立により、平成30年度末残高325百万円に対して、令和元年度は265百万円の増加となった。

さらに、機構役職員一丸となって未収事業者の状況を精査し、事業者やオペレーター及び金融機関等との直接面談や共有船の状況を確認する等積極的に現地へ赴き、輸送需要の動向や船舶売買・運賃用船料の海運市況に鑑み、より一層のきめ細かな債権管理による未収金回収の最大化に向けて懸命に努力した。

(2) 未収金発生防止のための適正な審査

令和元年度に建造決定した21隻については、建造審査要領に基づく厳格な審査を実施するとともに、審査業務の一部を必要に応じて外部機関に委託し、専門的知見を求めながら、的確な信用リスク調査を実施した。

また、平成18年度から、より適正な審査を推進するため、建造審査要領に規定された各項目に係るチェックシート及び外部機関に審査委託した際の所見を審査資料に添付することとしており、令和元年度においても引き続きこれら資料を活用するとともに、建造審査要領への適否状況を審査資料に明示することとした。

(3) 計画的な未収金の回収

① リスクスケジュール計画の策定

未収事業者や荷主・金融機関等と協議の上、経営状況に応じたリスクスケジュール計画を策定し、未収金の確実な回収を図った。これにより、関係者間の同意が図られ事業経営を継続させつつ未収金を計画的に回収することが可能となった。

② その他の未収事業者の取扱い

リスクスケジュール計画を策定・実行している事業者以外であっても、過去に発生させた未収金について回収が継続されるよう支払い状況、経営状況を常時監視した。

(4) 未収金回収努力の継続

① 未収金回収努力

次のようなあらゆる措置を講じて、未収金の回収を図るとともに、これが困難な場合には売船による処理を行い、未収金の最大限の回収に努めた。

- ・事業者に対して、電話、面談等による督促、未収原因の把握、財務状況・資産状況等の調査、管理費のコスト削減指導、抵当権設定等の担保措置を実施。
- ・リスクスケジュール計画策定後も経営状況を定期的に監視し、支払月額額の増額要請を実施。
- ・オペレーターや荷主に対して、必要に応じ共有船の継続使用及び用船料・運賃の引上げ要請を実施。
- ・関係金融機関に対して、回収への協力要請、売船予告等を実施。

② 法的手続き又はそれに準ずる処理による着実な回収

船舶債権管理及び債権回収業務を効率的に実施し、未収金処理の迅速化を図るため、統一的なルールに基づく私的整理及び事業経営継続による未収金の回収を図ることが困難な事業者に対しては、弁護士のアドバイスを受けつつ債権回収の最大化を図った。

3. 収益確保のための適正な事業量の確保

船舶共有建造業務において適正な事業金利の設定や、事業者へのPR等により建造推進を図るとともに、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進した。

また、機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を実施することにより、良質な事業者の安定的な確保に努めた。

- ① 建造支援セミナーや地区説明会の実施及び事業者への個別訪問による船舶共有建造制度のPRを行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集を実施。
- ② 共有建造制度を利用したことのない事業者へのアプローチとして、個別訪問に加えて共有建造制度をより多くの事業者に認知してもらうために（公財）日本

離島センターの会合でプレゼンを行う等、イベント参加等による新規事業者開拓活動を実施。

- ③ 荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行い、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造推進活動を実施。

この結果、令和元年度に建造決定した船舶の機構分担額は 329 億円となった。

1. (6) 地域公共交通出資業務等

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730			
決算額（千円）	28,392,025	15,981,125			
経常費用（千円）	87,913	88,711			
経常利益（千円）	6,603	△23,408			
行政コスト（千円）	—	90,751			
行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—	—
従事人員数（名）	7	7			

- 注）・当報告書の1.（6）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 地域公共交通出資業務におけるモニタリング手法をマニュアル化し、さらに、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。

また、内航海運活性化融資業務の貸付金を約定どおり回収し、調達する借入金平成30年度以下となるように、新規の融資を適切に行った。

なお、主要な経年データ「②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）」における予算額と決算額においてかい離が生じているが、これは内航海運活性化融資業務に係る融資の申込額が当初見込みを下回ったことが主な要因である。

■課題と対応

—

1. (6) ①地域公共交通出資及び貸付け

■中期目標

(4) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するため、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

<定量的目標>

- ・国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

<目標水準の考え方>

地域公共交通出資業務については、公的資金であることに鑑み、適切に出資及び貸付けを行うとともに、毀損を生じさせないことを目標としている。

■中期計画

(6) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、次の手順に従って、認定軌道運送高度化事業等の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、出資等を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行う。

また、出資及び貸付けを行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図る。

これらにより、地域公共交通の活性化及び再生に寄与するとともに、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

■平成31年度計画

(6) 地域公共交通出資業務等

① 地域公共交通出資及び貸付け

出資の申込みがあった際には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の2の規定に基づき、国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、リスクを適切に評価して、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に出資及び貸付けの業務を行う。

地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会を活用し、モニタリング手法の体系化を図る。

また、出資及び貸付けの業務に関する情報をホームページに掲載するなど、地域公共交通の活性化及び再生に向けた主体的な取組みに対する支援効果が最大となるよう努める。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法第13条第1項第9号

■主な評価指標

定量的目標： 国土交通大臣の認可を受けた業務基準に従い、適切に業務を行うことで、出資及び貸付資金の毀損ゼロを目指す。

- 評価の視点：
- ・ 当該リスクを適切に評価し、中長期的な収益性が見込まれること等を確認し、適切に業務を行っているか。
 - ・ 事業の進捗状況を適切に把握・評価しているか。
 - ・ 出資及び貸付資金の効率的な使用及び適切な回収を図っているか。

■主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	平成30 年度	令和元 年度	令和2 年度	令和3 年度	令和4 年度
出資及び貸付資金の毀損	毀損ゼロ	—	—	—			
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730					
決算額（千円）	28,392,025	15,981,125					
経常費用（千円）	87,913	88,711					
経常利益（千円）	6,603	△23,408					
行政コスト（千円）	—	90,751					
行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—	—		
従事人員数（名）	7	7					

- 注）・当報告書の1.（6）が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

地域公共交通出資等業務に係る出資及び貸付け（以下「出資等」という。）の実施については、出資等を受けようとする者が調整に時間を要したこと等により申込みには至らなかったため、実績はなかった。ただし、今後の出資等の検討を円滑に進めるため、国土交通省と連携して、出資制度の利用を検討する事業者との情報交換を行った。

また、出資等に係る業務を効率的に行うため、機構が出資等を行った場合の当該出資等に対するモニタリング手法について「地域公共交通出資等業務に関する第三者委員会」（委員長：竹内健蔵 東京女子大学教授）からの意見を活用しつつ、モニタリング手法

をマニュアル化した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 出資等の実績はなかったものの、平成 31 年度計画に基づき、第三者委員会を活用しつつ、モニタリング手法をマニュアル化した。

また、機構の出資制度の紹介や効果的な出資制度の活用方法をまとめた報告書をホームページに掲載し、本制度の周知に努めた。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■ 課題と対応

—

1. (6) ②内航海運活性化融資

■中期目標

② 内航海運活性化融資

内航海運活性化融資業務による融資を受けて内航総連が実施している内航海運暫定措置事業については、国が将来の輸送量、船腹量の推計に基づき策定・公表する資金管理計画を基に、内航総連に貸し付けるため調達する借入金が前年度以下となるように貸付金の回収を適切に行う。

■中期計画

② 内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。

■平成 31 年度計画

② 内航海運活性化融資

国が策定・公表する資金管理計画を基に、調達する借入金が前年度以下となるように、貸付金の回収及び新規の融資を適切に行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法附則第 11 条第 1 項第 3 号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 国が策定・公表する資金管理計画を基に適切に貸付金の回収及び新規の融資を行っているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
予算額（千円）	31,733,436	17,925,730			
決算額（千円）	28,392,025	15,981,125			
経常費用（千円）	87,913	88,711			
経常利益（千円）	6,603	△23,408			
行政コスト（千円）	—	90,751			
行政サービス実施コスト（千円）	39,408	—	—	—	—
従事人員数（名）	7	7			

注）・当報告書の 1. (6) が含まれる地域公共交通等勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

内航海運活性化融資業務については、内航海運暫定措置事業を行う日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という。）に対して、貸付金を約定どおり回収し（118億円）、内航総連の財務内容等を慎重に審査した上で、新規の融資（41億円）を適切に行った。

このため、機構においては新規融資と同額（41億円）の調達を行ったが、これは政府保証の範囲内であり、平成30年度の調達額（118億円）以下となった。

なお、令和元年度中の内航総連に対する新規融資について内航5組合（注）から連帯保証書を徴収した。

（注）内航5組合とは、内航海運組合法（昭和32年法律第162号）に基づき組織されている事業形態及び企業規模によって異なる5つの全国的な規模の海運組合（内航大型輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合及び全日本内航船主海運組合）をいう。なお、内航総連は、当該5組合を組合員とする総合調整機関である。

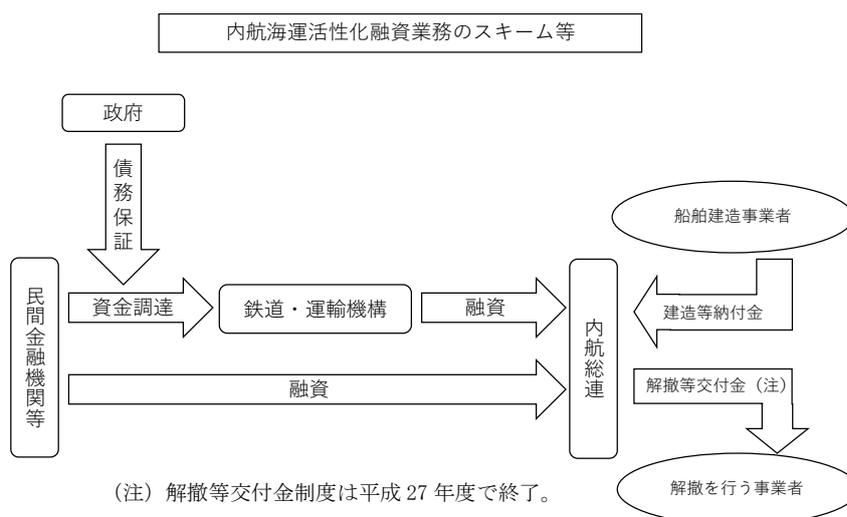


図 1.6.2-1 内航活性化融資業務のスキーム図

内航海運活性化融資業務に係る内部ガバナンスの高度化のため、平成24年度に設置した内航海運活性化融資リスク管理委員会（委員長：理事長代理）を令和元年度においても引き続き実施した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 貸付金を約定どおり回収し、適切な新規融資を実施したことで、機構が令和元年度に調達した借入金は41億円となった。この調達額は平成30年度に調達

した 118 億円以下となった。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

1. (7) 特例業務（国鉄清算業務）

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688			
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241			
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488			
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077			
行政コスト（千円）	—	50,726,497			
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39			

- 注）・当報告書の1.(7)が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
- ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 - ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 年金費用等の支払について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。

さらに、JR北海道、JR四国及びJR貨物（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）に対して、無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を適切に実施した。

■課題と対応

—

1. (7) ① (年金費用等の支払の法令に則った適正な執行)

■中期目標

(5) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律 (平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。) 第13条の規定に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■中期計画

(7) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等の各年度における必要負担額について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■平成31年度計画

(7) 特例業務 (国鉄清算業務)

① 年金費用等の支払及び資産処分の円滑な実施等

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用、旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償費等について、適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施する。

■当該事業実施に係る根拠 (個別法条文等)

機構法附則第11条第2項第1号

日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律 (平成10年法律第136号。以下「債務等処理法」という。) 第13条第1項第1号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施しているか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688			
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241			
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488			
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077			
行政実施コスト（千円）	—	50,726,497			
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39			

- 注）・当報告書の1.（7）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。
 ・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
 ・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

1. 恩給及び年金の給付に要する費用の支払

旧国鉄職員の恩給及び年金の給付に要する費用については、関係法令に則り、以下のとおり令和元年度内に適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に支払を実施した。

- ① 旧国鉄職員の恩給の給付に要する費用については、国に対して270,226千円を支払った（給付は総務省政策統括官（恩給担当）が実施。）。
- ② 旧国鉄職員の年金の給付に要する費用については、日本鉄道共済組合に対して69,743,192千円を支払った。

2. 業務災害補償

旧国鉄時代に発生した業務災害に係る業務災害補償（アスベスト対策を含む）については、適切な資金管理を行いつつ、旧国鉄職員等に対して3,654,535千円を円滑かつ確実に支払った。また、大きな社会問題となったアスベスト問題については、令和元年度においても、平成30年度に引き続きアスベスト対策（健康診断、業務災害補償（遺族救済を含む。））を実施した。その際、定期的な新聞広告等への掲載（全国紙4紙、地方紙46紙の新聞及び鉄道OB会報）により周知を図った。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 適切な資金管理を行いつつ、円滑かつ確実に年金費用等の支払を実施していることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

1. (7) ① (JR北海道・四国・貨物株式の売却等)

■中期目標

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、各社の今後の経営状況の推移等を見極めつつ、適切な処分方法の検討等を行う。

■中期計画

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■平成31年度計画

北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社（以下「旅客鉄道株式会社等」という。）の株式については、国等の関係者と連携を図りつつ、各社の今後の経営状況の推移等を見極めながら、適切な処分方法の検討等を行う。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法附則第11条第2項第1号

債務等処理法第13条第1項第2号

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 株式について、適切な処分方法の検討等を行ったか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688			
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241			
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488			
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077			
行政コスト（千円）	—	50,726,497			
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39			

注）・当報告書の1.（7）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

・予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。

・令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

令和元年度においては、旅客鉄道株式会社等の株式について、国等の関係者と連携を図りつつ、株主総会等を通じ各社の今後の経営状況の推移を見極めながら、株式の適切な処分方法の検討等を行った。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 株式について、適切な処分方法の検討等を行っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

1. (7) ②旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

■中期目標

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに債務等処理法附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施するものとする。

■中期計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等（以下「貸付け等」という。）を適切に実施する。また、貸付け等の実施に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

■平成31年度計画

② 旅客鉄道株式会社等の経営自立のための措置等

機構の特例業務勘定における利益剰余金等の取扱いに関する関係三大臣合意（平成22年12月21日。以下「関係三大臣合意」という。）及び「北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社の安全対策に対する追加的支援措置について」（平成27年6月30日国鉄事第75号）並びに日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成10年法律第136号）附則第4条及び第5条の規定に基づき、旅客鉄道株式会社等に対し、以下の支援措置を適切に実施する。

- ・老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に充てるための無利子の資金の貸付け又は助成金の交付
- ・北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対して発行した鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券について、国土交通大臣が定める利率に基づく利子の支払

また、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、法令その他の基準を遵守するとともに、旅客鉄道株式会社等

のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施する。

なお、関係三大臣合意及び同法附則第6条の規定に基づき、並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施する。

■当該事業実施に係る根拠（個別法条文等）

機構法附則第11条第2項第3号及び第4号

債務等処理法第13条第1項第2号、附則第5条第1項及び附則第6条第3項

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施したか。
 - ・ 旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施したか。
 - ・ 特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施したか。

■主要な経年データ

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
予算額（千円）	175,098,545	152,843,688			
決算額（千円）	175,358,334	143,827,241			
経常費用（千円）	79,737,852	50,726,488			
経常利益（千円）	76,782,000	5,979,077			
行政コスト（千円）	—	50,726,497			
行政サービス実施コスト（千円）	△76,771,935	—	—	—	—
従事人員数（名）	39	39			

注）・当報告書の1.（7）が含まれる特例業務勘定の金額及び人数を記載している。

- ・ 予算額（年度計画額（変更があった場合は変更後））及び決算額は支出額を記載している（人件費等は共通経費分も含めた全体額を計上）。
- ・ 令和元年度に「行政サービス実施コスト」を廃止し、新たに「行政コスト」を新設した。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

1. 旅客鉄道株式会社等に対する支援措置

旅客鉄道株式会社等の経営自立を支援するため、平成23年度から、老朽化した鉄道施設等の更新その他会社の経営基盤の強化に必要な鉄道施設等の整備に必要な資金に対して無利子の資金の貸付け又は助成金の交付の支援等を実施しており、令和

元年度においては、以下に記載の支援を適切に実施した。

なお、令和元年度からは、国土交通省鉄道局長通知「北海道旅客鉄道株式会社の経営改善に対する支援措置について」（平成 31 年 4 月 12 日国鉄事第 19 号）に基づき、J R 北海道に対して、同社の経営改善に対する新たな支援措置を実施している。

(1) 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付

【既存支援】

- ・ J R 四国:90 億円（無利子貸付 45 億円、助成金 45 億円）
- ・ J R 貨物:4 億円（無利子貸付 2 億円、助成金 2 億円）

【追加的支援措置】

- ・ J R 北海道:254 億円（無利子貸付 161 億円、助成金 93 億円）
- ・ J R 四国:39 億円（無利子貸付 20 億円、助成金 20 億円）

【新支援措置】

- ・ J R 北海道:71 億円（助成金 71 億円）

（注）金額は単位未満四捨五入のため、合計と合わない場合がある。

(2) 特別債券の利子の支払

- ・ J R 北海道:55 億円
- ・ J R 四国:35 億円

（注）利率は、国土交通大臣が定める利率（年利 2.5%）である。

なお、無利子の資金の貸付け若しくは助成金の交付又は利子の支払に当たっては、適切な資金管理を行いつつ、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成 10 年法律第 136 号）附則第 5 条第 1 項の規定に基づく無利子資金貸付け又は助成金交付要綱」（平成 24 年 1 月機構規程第 55 号）、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律附則第 5 条第 1 項の規定に基づく北海道旅客鉄道株式会社及び四国旅客鉄道株式会社に対する無利子資金貸付け又は助成金交付要綱（追加的支援措置）」（平成 28 年 4 月機構規程第 1 号）、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律附則第 5 条第 1 項の規定に基づく北海道旅客鉄道株式会社に対する無利子資金貸付け又は助成金交付要綱（新支援措置）」（令和元年 11 月機構規程第 22 号）及び「鉄道建設・運輸施設整備支援機構特別債券発行要項」を遵守するとともに、交付審査業務等について適切な業務執行体制の措置を講ずることにより旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

2. 並行在来線の支援措置

並行在来線の支援のための貨物調整金に要する費用に充てるため、特例業務勘定

に係る業務の運営に支障のない範囲内の金額として国土交通大臣の承認を受けた金額については、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構貨物調整金繰入基準」（平成 23 年 9 月機構規程 37 号）に基づき、令和元年度には、特例業務勘定から建設勘定へ 131 億円の繰入れを実施した。

■ 評定と根拠

評定： B

根拠： 無利子の資金の貸付け又は助成金の交付等を適切に実施した。

旅客鉄道株式会社等のモラルハザードを防止し、誤処理なく適正にかつ効率的に実施した。

貨物調整金に要する費用について、特例業務勘定から建設勘定への繰入れを適切に実施した。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達していると考えられる。

■ 課題と対応

—

2. (1) ①組織の見直し

■中期目標

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

組織については、業務の質的・量的な変化に常に的確に対応できる効率的かつ機動的な体制となるよう、弾力的な組織の編成、運営の効率化等の見直しを行いながら、適切に運営する。

■中期計画

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

業務の質的・量的な変化を適切に把握するとともに、組織見直しに関する具体的な計画を策定し、弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

■平成 31 年度計画

(1) 業務改善の取組み

① 組織の見直し

平成 31 年度における組織体制については、業務の進捗等に対応した合理的、機動的な組織の編成、運営の効率化等を図る。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 組織改正計画等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

「平成 31 年度組織改正計画」に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図るため、令和元年度は下記のとおり組織の新設・改廃を行った。

- ・旧国鉄等から承継した土地の処分が終了したことに伴い、国鉄清算事業用地部を廃止し、国鉄清算事業管理部に統合した（平成 31 年 4 月）。
- ・海外インフラ展開法第 4 条第 1 項第 2 号の規定に基づく出資に係る審査、モニタリング等を行うため、本社に審査部を設置した（平成 31 年 4 月）。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 「平成 31 年度組織改正計画」等に基づき、業務の進捗等に対応した弾力的な組織の編成、運営の効率化等を図っていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

2. (1) ②調達等合理化の取組み

■中期目標

② 調達等合理化の推進

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づく取組みを着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公平性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化を推進する。

<指標>

- ・一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%）

■中期計画

② 調達等合理化の取組み

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、毎年度調達等合理化計画を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

■令和元年度計画

② 調達等合理化の取組み

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、「令和元年度調達等合理化計画」を策定し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組む。また、入札・契約の適正な実施について、監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受ける。

■主な評価指標

指標： 一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率（前中期目標期間実績：平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%）

- 評価の視点：
- ・ 調達等合理化計画に基づき、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んでいるか。
 - ・ 監事監査及び契約監視委員会等のチェックを受けているか。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事での総合評価落札方式実施率	—	平成27年度から平成28年度までの平均実施率・100%	100%	100%				

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき、令和元年度独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構調達等合理化計画（以下「令和元年度調達等合理化計画」という。）を策定し、契約監視委員会による点検を受けた上で公表するとともに、国土交通大臣に報告した。

また、令和元年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野及び調達に関するガバナンスの徹底等について着実に実施し、事務・事業の特性を踏まえ、PDCAサイクルにより、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組んだ。

さらに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、第三者機関である契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けた。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 令和元年度調達等合理化計画に基づき、公正性・透明性を確保しつつ、自律的かつ継続的に調達等の合理化に取り組むとともに、入札・契約の適正な実施について、監事監査、契約監視委員会及び入札監視委員会のチェックを受けていることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 令和元年度調達等合理化計画に定めた重点的に取り組む分野の取組状況

(1) 鉄道建設工事に関する調達

① 入札・契約手続の適正化、効率化

鉄道建設工事に関する調達については、入札の透明性・公正な競争の確保の観点から、従来より一般競争入札の促進を図ってきたところである。

令和元年度は、特定の者以外では契約の目的を達することができないことから随意契約によることとした工事が1億円（0.05%）あったが、残りは全て一般競争入札による工事で1,785億円（99.95%）となっており、入札の透明性・公正な競争は引き続き確保されている。

なお、一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事においては、総合評価方式を実施し、中立性・公正性の確保を図るため、個別工事の評価方法や落札者の決定に関する事項について、総合評価審査委員会小委員会（内部委員4名、外部委員4名）において検証を受けた。

表 2.1.2-1 令和元年度の当機構の鉄道建設工事の契約件数及び金額（単位：件数、%、億円）

令和元年度 実績		工事全体 (割合は、下の合計に占める割合)				うち総合評価 (割合は、左の工事全体に占める割合)			
		件数		金額		件数		金額	
			割合		割合		割合		割合
鉄道施設	一般競争	75	93.8%	1,784(A)	99.93%	75	100.0%	1,784(B)	100.0%
	随意契約	1	1.3%	0.9	0.05%				
	計	76	95.0%	1,785	99.98%				
鉄道施設 以外	一般競争	4	5.0%	0.3	0.02%	0	0%	0	0%
合計		80	100%	1,786	100%				

(注1) 金額は当初契約金額である。

(注2) 少額随意契約は含まない。

※一般競争入札による鉄道施設に係る建設工事における総合評価方式実施率(= (B) / (A))

(注3) 端数処理の都合上、合計額は必ずしも一致しない。

また、以下の取組により競争参加者、発注者双方の事務負担が大幅に軽減した。

- ・一部の工事種類における技術提案数の削減
- ・設計図書のWEB上ダウンロード化の実施

② 入札の不調対策

以下の取組みにより、事業者等が競争参加に際し、技術者の配置計画を一層詳細に策定しやすい環境を整えた。

- ・年度ごとに機構各地方機関が公表している発注見通しにおける工事概要を詳細化
- ・極めて専門性が高い軌道・電気・機械・建築工事において、各系統の設備概略図及び複数年分の発注計画を公表

③ 個別路線の取組み

各線区における工事の進捗状況を踏まえ、以下のコスト縮減に係る取組み等を実施している。

- ・トンネル掘削時の発生土の搬出先選定における、地方公共団体や周辺公共工事との連携を通じたより条件の良い搬出先選定によるコスト縮減
- ・トンネル工事における、従来よりも安価な吹付コンクリート材料の採用によるコスト縮減
- ・軌道工事における、先行する土木工事との調整を通じた作業基地ヤードの継続使用によるコスト縮減
- ・建設発生土の盛土等への有効活用を通じた購入土削減によるコスト縮減

(2) 情報システム関係に関する調達

① サポート業務の機構本社一括調達

サポート業務の機構本社一括調達を実施する契約を締結することにより、コスト縮減を図った（運用は令和2年4月～令和6年3月）。

② CADソフトの機構本社一括調達

ライセンスの使用状況の調査分析を行い、機構各地方機関ごとに必要数を算出した上でCADソフトの機構本社一括調達（約350ライセンス）を実施することにより、ライセンス数の適正化を図ることができた。

③ 各種業務システムに関する情報システム兼情報セキュリティアドバイザー（以下「CIO補佐官」という。）による検討・評価

各種業務システムに関する改修等の必要性及び効果について、CIO補佐官による評価を実施し、コストの適正化を図った。また、機構のIT推進計画に沿った業務システム刷新に向けて、CIO補佐官の知見を活用し、業務システム刷新検討調査や刷新調達の図書整備支援を進めた。

(3) 電子複写機等の機構本社一括調達

複写サービス及びプリントサービス提供業務契約については、一括調達を実施することで、事務の効率化を図るとともに、より経済的な調達を実現することを

目的としており、平成29年度から令和6年度にかけて、機構各地方機関の賃貸借契約期間を考慮した上で、順次一括契約の対象拠点を増やしているところである。令和元年度においては、機構関東甲信工事局の12台について機構本社にて調達を実施したことにより、機構地方機関における入札手続き業務の軽減を実現した。

(4) 一般競争入札による電気調達の試行

令和元年度は、機構が直接契約している一部の建設所において令和元年度分(6か月分)の一般競争入札を試行したが、契約期間が短かったため、参加者がなく不調となった。

また、これを受け令和2年度の契約に向け、契約期間を見直し、対象を全国の建設所等に拡大した上で一般競争入札を行ったが、実施した全ての地方機関において不調となり、いずれも旧一般電気事業者との随契契約を行う結果となった。

電気調達については、競争性が確保できればコスト縮減効果が期待できるため、令和3年度においても引き続き競争性のある契約方式を実施する。

(5) その他継続的な取組み

契約監視委員会(本社で年2回開催 内部委員1名、外部委員5名)において、競争性のない随意契約(平成30年度 611件)及び一者応札・応募案件(平成30年度 226件)のほか、2か年度連続の一者応札・応募案件(平成30年度下半期 10件、令和元年度上半期 46件)、一定の関係を有する法人の一者応札・応募案件(平成30年度 14件)及び公益法人に対する支出(平成30年度 9件)について点検を受け、契約の公正性・透明性や価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

2. 令和元年度調達等合理化計画に定めた調達に関するガバナンスの徹底の取組状況

(1) 随意契約に関する内部統制の確立

契約監視委員会において、平成30年度における競争性のない随意契約(611件)のうち3件について、随意契約事由及び契約価格の妥当性等について個別に審議を受け、随意契約理由、価格の妥当性の確認等についての意見が出されたが、特段の指摘事項はなかった。

(2) 不祥事の発生の未然防止・再発防止のための取組み

北陸新幹線の融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、調査報告書(平成26年9月26日機構公表)にある再発防止対策の内容に沿って、以下の措置により入札談合等関与行為等の再発防止に取り組んできており、令和元年度においてもこれらの取り組みを着実に実施し、再発防止に努め

てきたところである。

① 契約業務研修の充実

機構全役職員を対象としたeラーニング、内部統制・コンプライアンスに関するカリキュラムに基づく階層別研修、発注者綱紀保持規程の詳細な解説や入札談合及びその対応についての過去の事例を紹介した契約業務研修をそれぞれ実施した。

② 入札・契約監視機能の強化

入札監視委員会（本社及び各地方機関ごとに外部委員各3名）については、機構本社及び地方機関単位ごとに審議を行い、談合疑義事案等に関するチェックを受けたが、特段の指摘事項はなかった。

③ 入札契約手続きの見直し

工事、役務及び貯蔵品については、既に電子入札を導入しているところであるが、その他の物品等の案件についても電子入札を導入し、平成29年11月から運用を開始した。これにより、令和元年度においても、入札の透明性の向上、事務の効率化及び競争性の向上が図られた。

④ 情報管理の徹底

入札契約手続における情報管理に関する知識の底上げのため、発注者綱紀保持規程の詳細解説等の講義を組み入れた契約業務研修を、主に若手職員を対象として実施した。また、地方機関における工事及び役務の契約に係る情報管理の状況について点検を実施した。

3. 令和元年度契約実績

(1) 令和元年度の契約状況は、表2.1.2-2のとおりであり、契約件数は1,200件、契約金額は3,437億円である。

競争性のある契約は547件（構成比45.6%）、2,070億円（構成比60.2%）である。平成30年度と比較して件数、金額共に減少している（件数は7.6%の減、金額は26.7%の減）が、件数については、各新幹線の調査等業務の減少によるもの、金額については、北海道新幹線の大規模トンネル工事が減少したこと等によるものである。

競争性のない随意契約は653件（構成比54.4%）、1,368億円（構成比39.8%）である。平成30年度と比較して件数、金額共に増加している（件数は6.9%の増、金額は12.2%の増）。件数については、新幹線工事に係る地方公共団体への施工委託等が増加したこと、金額については、新幹線工事に係る鉄道事業者への委託工事が増加したことによるものである。

なお、平成30年度及び令和元年度における競争性のない随意契約の内訳は図2.1.2-1のとおりであるが、いずれもその性質上、競争性のない随意契約によらざ

るを得ないものである。

表2.1.2-2 令和元年度の調達全体像

(単位:件、億円)

	平成30年度		令和元年度		比較増△減	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
競争入札等	(43.6%) 525	(69.5%) 2,809	(40.6%) 487	(59.6%) 2,050	(△7.2%) △38	(△27.0%) △759
企画競争・公募	(5.6%) 67	(0.4%) 16	(5.0%) 60	(0.6%) 20	(△10.4%) △7	(25.0%) 4
競争性のある契約(小計)	(49.2%) 592	(69.9%) 2,825	(45.6%) 547	(60.2%) 2,070	(△7.6%) △45	(△26.7%) △755
競争性のない随意契約	(50.8%) 611	(30.1%) 1,219	(54.4%) 653	(39.8%) 1,368	(6.9%) 42	(12.2%) 149
合計	(100%) 1,203	(100%) 4,044	(100%) 1,200	(100%) 3,437	(△0.2%) △3	(△15.0%) △607

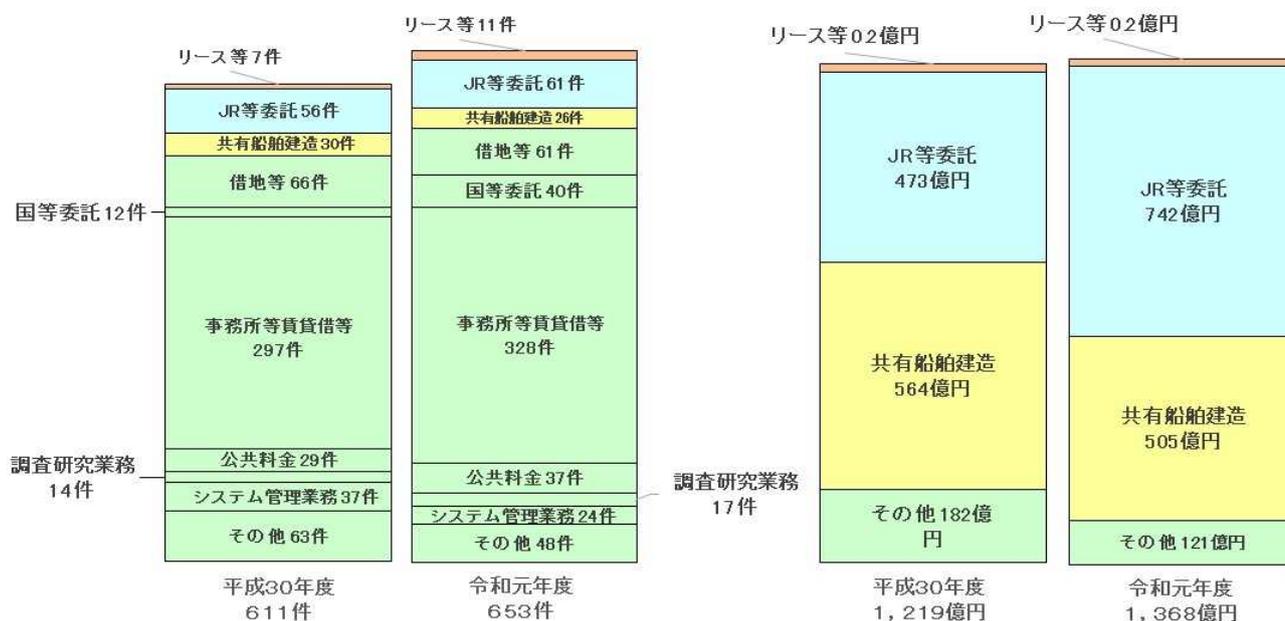
(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 比較増△減の()書きは、令和元年度の対平成30年度伸率である。

(注3) 少額随意契約は含まない。

【件数ベース】

【金額ベース】



(注) 少額随意契約は含まない。

図2.1.2-1 平成30年度及び令和元年度における競争性のない随意契約の実績

競争性のない随意契約の主なもの及び移行困難な理由等は、以下のとおりである。

① 鉄道事業者の営業線内で施工する委託工事

鉄道の運行の安全確保等の観点から、当該営業線の運行主体である鉄道事業者に工事を委託する必要があるため、競争性のある契約へ移行することは困難である。

工事を委託するに当たり、鉄道事業者から概算金額とその内訳の提示を受け、機構の試算及び類似事例と比較対照するとともに、鉄道事業者に対し質疑することにより、委託費の妥当性について検証を行っている。協定締結後は、各年度末及び委託工事の完了時に鉄道事業者の工事における契約、支払い、出来形等の状況を確認の上、協定額を精算して支払いを行っている。

② 共有船の建造

民間の船主が事業採算性等の観点から最適な造船所を選定し、機構は共有建造という形態で当該船主に資金的支援を行うため当該造船所と契約を行うものであることから、競争性のある契約に移行することは困難である。

共有船の建造契約に当たり、船主が原則として複数の造船所から見積書を提出させた上で選定した造船所の船価について、機構が積算基準による予定価格の範囲内であることを確認することにより、価格の妥当性を検証している。

(2) 令和元年度の一者応札・応募の状況は、表2.1.2-3のとおりであり、契約件数は225件（構成比41.1%）、契約金額は933億円（構成比45.1%）である。

平成30年度と比較して、金額は増額している（件数は0.4%の減、金額は14.1%の増）がこれは、新幹線の大型工事で1者応札の割合が増えたことによるものである。

表2.1.2-3 令和元年度の一者応札・応募状況 (単位：件、億円)

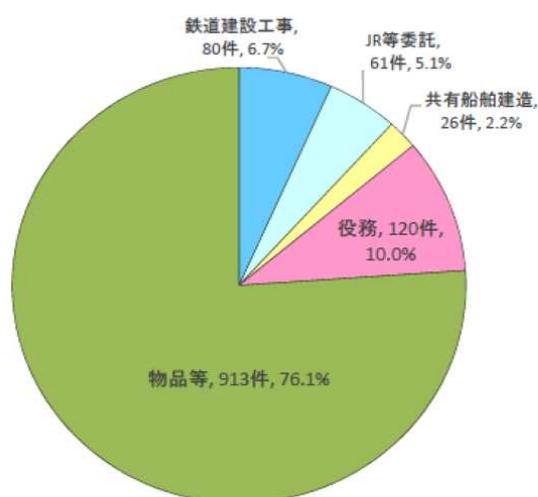
		平成30年度	令和元年度	比較増△減
2者以上	件数	366 (61.8%)	322 (58.9%)	△44 (△12.0%)
	金額	2,007 (71.0%)	1,136 (54.9%)	△871 (△43.4%)
1者	件数	226 (38.2%)	225 (41.1%)	△1 (△0.4%)
	金額	818 (29.0%)	933 (45.1%)	115 (14.1%)
合計	件数	592 (100%)	547 (100%)	△45 (△7.6%)
	金額	2,825 (100%)	2,070 (100%)	△755 (△26.8%)

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 合計欄は、競争契約（一般競争、指名競争、企画競争、公募）を行った計数である。

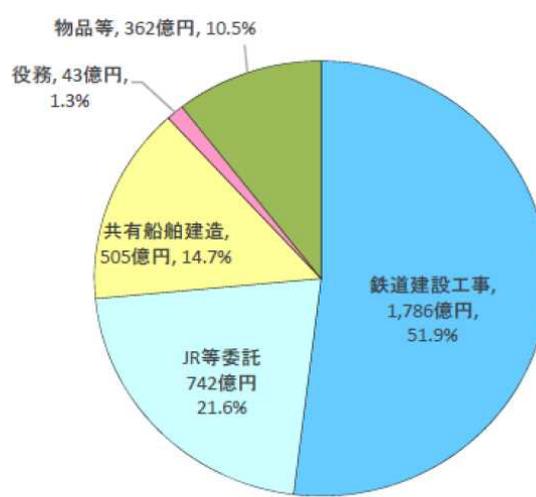
(注3) 比較増△減の（ ）書きは、令和元年度の対平成30年度伸率である。

【件数ベース】



合計 1,200件

【金額ベース】



合計 3,437億円

(注1) 計数は、それぞれ四捨五入しているため、合計において一致しない場合がある。

(注2) 少額随意契約は含まない。

図2. 1. 2-2 令和元年度契約の件数及び金額の内訳

4. その他契約手続きの執行体制及び審査体制の整備状況

(1) 工事等の発注に当たっては、以下のとおり施行何から入札までの一連の手続における執行体制及び審査体制のもと、契約手続きを行った。

- ・一般競争入札等の入札参加資格要件、総合評価方式、企画競争等の評価項目・評価基準については、入札・契約手続運営委員会の審議及び関係課の合議によるチェックを行った。
- ・予定価格等の作成については、情報漏えいを防止する観点から、必要最小限の職員だけが意思決定の過程に関与するとともに、担当職員以外の者が当該情報に接することがないように情報管理の徹底を図り、契約書及び発注にかかる図書等の作成については、関係職員によるチェックを行った。

(2) 入札・契約手続きの事後の審査体制としては、「入札・契約評価委員会」において入札又は見積り合わせの結果の分析・評価等を行うとともに、第三者機関である「入札監視委員会」において公正・中立の立場から入札・契約手続の運用状況等の審議を行った。

(3) 警察庁と締結している「公共事業等からの暴力団排除の推進に関する合意書」に基づき、引き続き暴力団排除を徹底した。

2. (1) ③人件費管理の適正化

■中期目標

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■中期計画

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■平成 31 年度計画

③ 人件費管理の適正化

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 検証結果及び取組状況を公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

給与水準については、政府における独立行政法人に係る報酬・給与等の見直しの取組みを踏まえ、国家公務員等の給与水準等との比較を行いつつ、事務・事業の特性を踏まえて適正な給与水準となるよう厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 給与水準について厳しく検証し、その検証結果及び取組状況を公表していることから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

給与の支給基準については、鉄道建設技術などの高度な知識・技術を有する優秀な人材を確保するため、国家公務員と同程度の初任給とするとともに、人事院勧告を踏まえ

て行われる国家公務員の給与改定に準じた改定等を行ってきたところである。

1. 給与水準に関する検証

給与水準については、以下の理由から国家公務員に比べて高くなっている。

当機構の大半の職員が従事する鉄道建設事業は、有期事業であることから余剰人員を抱えないために、大半の職員を対象として、事業の進捗、業務量の波動に対応しながら高い頻度（2～3年程度）で全国規模での人事異動を実施しているため、これに伴って広域異動手当及び単身赴任手当が支給される者の割合が高くなっている。

業務のアウトソーシング等を積極的に進めてきた結果、管理的業務が中心となり、国家公務員に比べ管理職の割合が高くなっている。

<広域異動手当の支給対象者の割合>

国家公務員：13.6% 機構：15.1%

※異動前後の勤務箇所間の距離 300 km 以上の場合

国家公務員：5.3% 機構：12.6%

<単身赴任手当の支給対象者の割合>

国家公務員：8.5% 機構：14.9%

<管理職手当の支給対象者の割合>

国家公務員：16.5% 機構：20.1%

(注) 上記の数値は、平成 30 年度役員の報酬等及び職員の給与の水準公表資料（令和元年 6 月公表）より引用

なお、給与の支給水準については、整備新幹線等の高速鉄道建設を担う機関として、当該業務の安定的な実施のため、専門的知識・技術を有する優秀な人材を確保する必要があること、また、鉄道建設事業の進捗に対応し、2～3年周期で全国異動をする必要があるなどの事情を考慮した給与体系としている。

【採用状況】

国家公務員：大卒程度（総合職・一般職） 3,587 名（76.9%）

高卒程度（一般職） 1,080 名（23.1%）

機 構：高専卒、大卒、大学院卒 60 名（100%）

(注) 上記の数値は、平成 30 年度役員の報酬等及び職員の給与の水準公表資料（令和元年 6 月公表）より引用

【主な資格の保有者数（平成 30 年度末現在）】

博士 14 名、技術士 122 名、鉄道設計技士 29 名、一級建築士 29 名

2. 給与水準の適正化に向けた令和元年度の取組状況等

給与水準については、令和元年 6 月に公表した役員の報酬等及び職員の給与の水準公表資料において、主務大臣より機構の給与水準の設定の考え方は妥当であると評価されたところであり、引き続きこれを維持するために、社会人及び事務所限定

職員の採用を推進しているところである。なお、国の給与水準を 100 とした場合の令和元年度のラスパイレス指数は、令和 2 年度中に公表予定である。

3. 検証結果及び取組状況の公表

平成 30 年度の給与水準に関する検証の結果及び取組状況については、総務大臣が定める「独立行政法人の役員の報酬等及び職員の給与の水準の公表方法等について（ガイドライン）」に基づき、令和元年 6 月にホームページで公表した。

2. (1) ④一般管理費の効率化

■中期目標

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■中期計画

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■平成31年度計画

④ 一般管理費の効率化

一般管理費（人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

■主な評価指標

定量的目標： 人件費及び特殊要因を除いた一般管理費の削減率（平成34年度における対平成29年度比）

評価の視点： 中期計画期間の最終年度（平成34年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成29年度の一般管理費年度計画予算額)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期計画 (百万円)	平成34年度(人件費及び特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	6,780	—	—	—	—	6,440 程度	
年度計画予算額 (百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,766> (6,715) ≪6,766≫	(6,664) ≪6,719≫			
削減率 (各年度計画予算額と平成29年度計画予算額との比較)		—	△0.1% <0.5%> (△0.1%) ≪0.3%≫	△1.0% <△0.2%> (△1.0%) ≪△0.2%≫	(△1.7%) ≪△0.9%≫			
<参考> 中期計画上の推計額 (百万円)		—	6,774 <6,810> (6,774) ≪6,799≫	6,715 <6,751> (6,715) ≪6,740≫	6,664 <6,700> (6,664) ≪6,689≫	6,610 <6,645> (6,610) ≪6,635≫	6,440 <6,476> (6,440) ≪6,465≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)		—	100% <100%> (100%) ≪100%≫	100% <48.6%> (100%) ≪35.3%≫	(100%) ≪67.3%≫			

(注1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

()は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費である。

(注3) 本表には人件費を含まない。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

平成 31 年度計画予算における人件費を除いた一般管理費 6,766 百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費 33 百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費 18 百万円）を除いた評価対象の予算額は 6,715 百万円であり、平成 29 年度計画予算 6,780 百万円と比べ、物件費を削減したことにより 65 百万円（△1.0%）を削減した。令和 4 年度までの見込みは前記「主要な経年データ」のとおりとなっており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗している。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 人件費及び特殊要因を除いた一般管理費は平成 29 年度計画予算 6,780 百万円と比べ、65 百万円（△1.0%）を削減しており、中期計画における所期の目標に向け着実に進捗していると考えられる。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

2. (1) ⑤事業費の効率化

■中期目標

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期目標期間の最終年度（平成34年度）において、前中期目標期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■中期計画

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額を削減する。

■平成31年度計画

⑤ 事業費の効率化

事業費（特殊要因により増減する経費を除く。）については、中期計画期間の最終年度（平成34年度）において、前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比で5%程度に相当する額の削減を目指し、抑制を図る。

■主な評価指標

定量的目標： 特殊要因を除いた事業費の削減率（平成34年度における対平成29年度比）

評価の視点： 中期計画期間の最終年度（平成34年度）における前中期計画期間の最終年度（平成29年度）比の削減率に向けた実施状況

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (平成29年度の事業費年度計画予算額)	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
中期計画 (百万円)	平成34年度(特殊要因により増減する経費を除く。)において平成29年度比で5%程度に相当する額の削減	932,565	—	—	—	—	885,937 程度	
年度計画予算額(百万円)	—	—	976,139 <1,001,910> > (968,733) ≪994,488≫	964,278 <993,270> (962,224) ≪991,216≫	(977,104) ≪1,006,360≫			
削減率 (各年度計画予算額と平成29年度計画予算額との比較)	—	—	4.7% <7.4%> (3.9%) ≪6.6%≫	3.4% <6.5%> (3.2%) ≪6.3%≫	(4.8%) ≪7.9%≫			
<参考> 中期計画上の推計額(百万円)	—	—	969,800 <995,571> (969,800) ≪995,554≫	977,190 <1,003,050> (977,190) ≪1,002,945≫	935,294 <961,243> (935,294) ≪961,050≫	816,574 <842,471> (816,574) ≪842,330≫	826,888 <852,743> (826,888) ≪852,644≫	
達成度 (年度計画の削減率と中期計画上の削減率の比較)	—	—	85.5% <90.9%> (102.9%) ≪101.7%≫	140.7% <116.1%> (150.5%) ≪120%≫	(6.1%) ≪38.6%≫			

(注1) 本書は、特殊要因を除いた変更後の予算額。

< >は、特殊要因を含んだ変更後の予算額。

()は、特殊要因を除いた当初計画の予算額。

≪ ≫は、特殊要因を含んだ当初計画の予算額。

(注2) 特殊要因は、中央新幹線建設資金貸付等業務及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費である。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

平成 31 年度計画予算における事業費 993,270 百万円のうち、特殊要因（中央新幹線建設資金貸付等業務に係る経費 25,755 百万円及び海外高速鉄道調査等業務に係る経費 3,237 百万円）を除いた評価対象の予算額は 964,278 百万円であり、平成 29 年度計画予算 932,565 百万円と比べ、31,713 百万円（+3.4%）の増額となっている。

これは今後ピークを迎える整備新幹線事業等の影響により、対平成 29 年度比で増加となっているものであるが、令和 3 年度以降は開業設備工事に漸次移行しつつ、開業に向けて事業が縮小していく見込みであり、機構全体の事業費としては、令和 4 年度における削減目標を達成できる見通しである。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 特殊要因を除いた事業費は平成 29 年度計画予算 932,565 百万円と比べ、31,713 百万円（+3.4%）の増額となっているものの、令和 3 年度以降は整備新幹線事業等が縮小していく見込みであり、令和 4 年度における削減目標を達成できる見通しである。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

2. (1) ⑥資産の有効活用

■中期目標

⑥ 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、利用実態等に照らして適切な場合には処分を行う。

<指標>

- ・ 保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%）

■中期計画

⑥ 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、「8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画」に従って、資産の処分等及び集約化を図る。

■平成31年度計画

⑥ 資産の有効活用

宿舎等の保有資産について、効率的な活用を図るとともに、集約化のため、津田沼寮については売却手続きを進める。

■主な評価指標

指標： 保有宿舎・寮の平均入居率（前中期目標期間実績：平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%）

評価の視点： 資産の処分等及び集約化を図っているか。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報
保有宿舎・寮の平均入居率	—	平成25年度から平成29年度上期までの平均入居率・95%	96.5%	95.3%				

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

保有宿舍・寮については、人事異動に伴う入居者の入替え等により空室となる期間を短くする等、効率的な活用を図った。

津田沼寮については、土地調査測量を完了し、一般競争入札に付した結果、令和元年11月26日に落札者が決定し、同年12月3日付け売買契約書の締結に至った。その後、契約書に基づく物件の引渡しを終え、令和2年1月6日に所有権移転登記を完了した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 保有宿舍・寮について効率的な活用を図ったことにより、95.3%と高い入居率を維持できた。また、津田沼寮について売買契約書を締結し所有権移転登記を完了させ、資産の集約化において着実な進捗を図ることができた。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると認められる。

■課題と対応

—

2. (2) 電子化の推進

■中期目標

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、I Tの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

<指標>

- ・ W e b会議開催回数
- ・ 電子決裁率

■中期計画

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、I Tの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

■平成 31 年度計画

(2) 電子化の推進

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、システム等の事情を踏まえつつ、I Tの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進する。

■主な評価指標

- 指標：・ W e b会議開催回数
- ・ 電子決裁率

評価の視点： 電子化の推進により業務の簡素化及び効率化を図っているか。

■主要な経年データ

評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
W e b会議開催回数	—	—	632 回 (4 月～3 月)	1,110 回 (4 月～3 月)				
電子決裁率	—	—	50.5% (4 月～3 月)	59.3% (4 月～3 月)				

注)・「W e b会議開催回数」については、機構全体で導入しているW e b会議システム「V-CUBE」における会議開催回数のみを対象としており、地方機関で独自に導入しているW e b会議システムにおける会議開催回数は対象としていない。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、平成 29 年 4 月に策定した「IT 推進計画」（平成 29 年度～令和 4 年度）に基づき、令和元年度は、以下の主要施策を実現した。

- ・ 機構で独自開発された業務システムについて、市販ソフトへの転換等の検討を行うとともに、管理運用業務の効率化等のため、データセンター等の同一拠点化を完了した。
- ・ 共用型貸与モバイル端末を増備した。
- ・ 個人所有端末によるリモート・アクセスサービスのライセンス数を拡大した。
- ・ サイボウズによるスケジュール共有、掲示板の活用を引き続き推進した。
- ・ 出張の削減に寄与するため、Web 会議システム「V-CUBE」を用いた Web 会議の利用を引き続き推進した。なお、一部地方機関においては独自に Web 会議システムを導入し、当該地方機関内での情報共有等に活用している事例もある。
- ・ 調達等合理化計画に基づき、PC 等の本社一括調達と、本社及び地方機関が行うネットワーク運用管理業務の調達一本化の契約を締結した。
- ・ 文書管理システムによる電子決裁を引き続き推進した。
- ・ IT 担当者の課題抽出や連絡調整のため、全国 IT 担当者 Web 会議を毎月開催した。
- ・ 業務従事者を含めた IT リテラシー向上や情報セキュリティ等の理解増進のため、各種勉強会や研修を実施した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 「IT 推進計画」（平成 29 年度～令和 4 年度）における令和元年度の実績により、Web 会議開催回数や電子決裁率の進展のほか、業務の電子化及びシステム等の最適化の進捗が認められる。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

3. (1) 予算、収支計画及び資金計画

■中期目標

5. 財務内容の改善に関する事項

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日 独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■中期計画

5. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

(1) 予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

■平成31年度計画

3. 予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

(1) 予算、収支計画及び資金計画

別紙のとおり。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 中期計画の予算、収支計画及び資金計画に基づくとともに、毎年度の運営費交付金債務残高の発生状況にも留意して作成した年度計画の予算、収支計画及び資金計画について適正に実施しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

- ・令和元年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績（表 3.1-1 参照）
- ・令和元年度決算報告書（表 3.1-2 参照）
- ・目的積立金等の状況（表 3.1-3 参照）

■評定と根拠

評定： B

根拠： 中期計画を踏まえ作成した平成31年度計画に基づき、適正に実施したことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

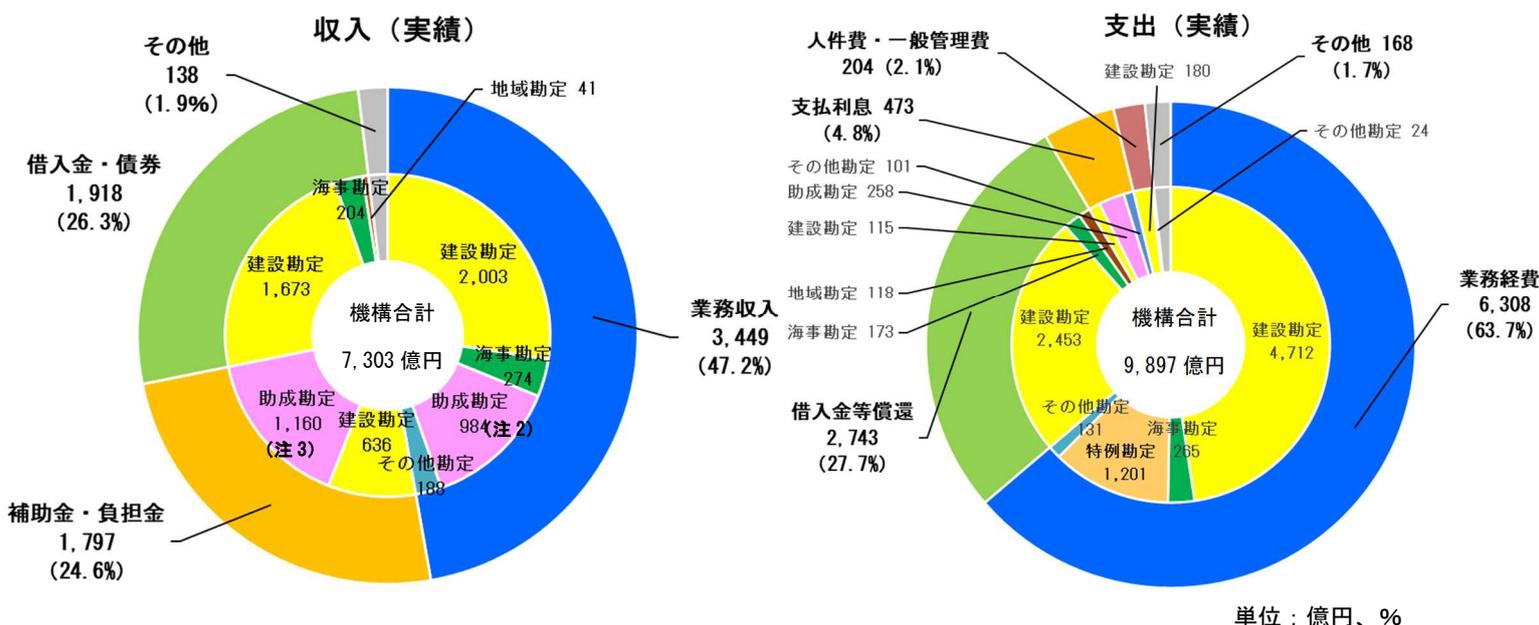
■課題と対応

■当該事業年度における業務運営の状況

令和元年度における機構の収入の実績については、業務収入として建設勘定の鉄道施設貸付・譲渡収入が1,981億円、海事勘定の共有船舶使用料収入が252億円であり、その他の勘定の業務収入も含めて合計3,449億円（構成比47.2%）となった。

補助金・負担金は、建設勘定の鉄道建設資金として636億円の交付を受け、助成勘定の鉄道助成業務費の財源1,160億円と合わせて合計1,797億円（構成比24.6%）の収入を計上した。借入金及び機構債の発行による収入は、建設勘定の借入金償還財源として1,673億円、海事勘定の共有船建造費の財源として204億円であり、その他の勘定の借入金も含めて合計1,918億円（構成比26.3%）の資金を調達した。

支出の実績については、業務経費として建設勘定の鉄道建設業務関係経費が4,712億円、海事業務関係経費が265億円、特例業務関係経費が1,201億円であり、その他の勘定の業務経費も含めて合計6,308億円（構成比63.7%）を計上した。借入金等償還は、建設勘定が2,453億円、海事勘定が173億円であり、その他の勘定の借入金等償還も含めて合計2,743億円（構成比27.7%）の償還を行った。



(注1) 収入、支出ともに勘定間繰入は含まない。

(注2) この中に含まれる新幹線鉄道施設譲渡収入（管理費を除く）724億円のうち、163億円は整備新幹線整備事業資金として建設勘定に繰り入れ、561億円は特例業務勘定へ繰り入れた。

(注3) このうち1,071億円は、整備新幹線整備事業資金等として建設勘定へ繰り入れた。

図 3.1-1 収入・支出予算の実績

次に、令和元年度の予算、収支計画及び資金計画とその実績において、主な増減が発生しているものについては、以下のとおりである（表 3. 1-1 参照）

・ 予算（実績）

収入では、建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことにより受託収入が減少したほか、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴い民間借入金が増加した。

支出では、海事勘定において、船舶取得費が予定を下回ったことにより業務経費が減少した。また、建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことにより受託経費が減少した。

・ 収支計画（実績）

費用の部では、建設勘定及び海事勘定において、借入金利が予定を下回ったことにより財務費用が減少した。また、特例業務勘定において、鉄道施設等整備支援事業助成費の事業計画の変更に伴い特例業務費が減少した。

収益の部では、助成勘定において、鉄道助成業務に係る国庫補助金の前年度繰越が増加したことにより補助金等収益が増加した。

・ 資金計画（実績）

資金支出では、建設勘定及び特例業務勘定において、有価証券の取得があったことにより投資活動による支出が増加した。

資金収入では、建設勘定において、有価証券の償還があったこと及び特例業務勘定において、定期預金の償還があったことにより投資活動による収入が増加した。

表3. 1-1 令和元年度の予算、収支計画及び資金計画の計画と実績

〔建設勘定〕

予算

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
収入								
国庫補助金等	47,746	12,210	-	59,956	51,190	12,459	-	63,649
地方公共団体建設費負担金	47,746	-	-	47,746	51,190	-	-	51,190
地方公共団体建設費補助金	-	12,210	-	12,210	-	12,459	-	12,459
政府出資金	-	-	3,200	3,200	-	-	-	-
借入金等	-	117,353	56,047	173,400	-	111,368	55,966	167,334
財政融資資金借入金	-	10,600	-	10,600	-	10,600	-	10,600
民間借入金	-	20,753	28,047	48,800	-	14,768	27,966	42,734
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	-	86,000	28,000	114,000	-	86,000	28,000	114,000
業務収入	84,349	75,131	34,167	193,647	85,155	80,663	34,463	200,281
受託収入	-	-	18,447	18,447	-	-	9,992	9,992
業務外収入	33	1,866	626	2,524	65	2,155	1,061	3,280
他勘定より受入	95,492	11,620	17,524	124,636	107,094	13,892	15,557	136,543
計	227,620	218,180	130,010	575,810	243,504	220,536	117,039	581,080
支出								
業務経費								
鉄道関係業務関係経費	399,528	37,884	22,557	459,969	408,726	45,185	17,268	471,179
受託経費	-	-	16,219	16,219	-	-	8,662	8,662
鉄道関係業務関係経費	-	-	161,630	161,630	-	161,630	83,642	245,272
借入金等償還	-	161,630	83,642	245,272	-	-	-	-
支払利息	2,709	8,040	1,915	12,664	2,709	7,273	1,501	11,484
一般管理費	4,142	444	815	5,401	3,396	396	514	4,306
人件費	12,021	1,290	2,382	15,694	11,030	1,286	1,391	13,707
業務外支出	7,548	2,782	3,192	13,522	2,884	2,097	3,111	8,092
他勘定へ繰入	14	26,651	-	26,665	37	26,650	-	26,686
計	425,963	238,721	130,723	795,406	428,782	244,515	116,090	789,388

〔人件費の見積もり〕 11,920百万円を支出する。
ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

(注1) 第4期中期計画期間における特殊要因については、我が国鉄道技術の海外展開に向けた取組みに係る経費である。

- ※1 その他事業において、出資案件の採択がなかったことによる減
- ※2 民鉄線等事業において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴う減
- ※3 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
- ※4 民鉄線等事業において、土地売却収入があったことによる増
- ※5 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
- ※6 経費の削減による減
- ※7 欠負があったことによる減
- ※8 整備新幹線事業において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減

収支計画

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
費用の部								
経常費用	231,364	72,736	57,794	361,894	226,578	78,925	55,715	361,217
鉄道建設業務費	229,898	65,035	54,766	349,699	225,751	71,890	53,145	350,787
受託経費	651	-	627	1,278	31	42	580	652
一般管理費	685	159	266	1,110	663	175	395	1,233
減価償却費	99	22	28	149	109	29	31	168
財務費用	4	7,499	2,020	9,524	17	6,534	1,555	8,107
雑損	27	22	85	134	7	255	7	269
臨時損失	-	-	-	-	-	-	1	1
収益の部								
鉄道建設業務収入	85,667	72,733	45,300	203,700	85,562	78,019	43,587	207,168
鉄道建設事業費補助金収入	-	-	-	-	-	-	-	-
鉄道建設事業費利子補給金収入	-	52	-	52	-	50	-	50
受託収入	651	-	627	1,278	31	42	580	652
資産見返負債戻入	145,013	-	11,780	156,793	140,937	839	11,431	153,208
資産見返補助金等戻入	141,485	-	896	142,381	136,925	611	695	138,231
その他	3,528	-	10,884	14,412	4,012	229	10,736	14,977
財務収益	4	1	-	5	17	3	-	21
雑益	28	349	87	465	31	282	262	575
臨時利益	-	-	-	-	0	0	240	240
純利益	-	398	1	399	-	311	386	696
目的積立金取崩額	-	-	-	-	-	-	-	-
総利益	-	398	1	399	-	311	386	696

- ※1 整備新幹線事業において、受託事業の引渡しが計画を下回ったことによる減
- ※2 その他事業において、費用計上する一般管理費が予定を上回ったことによる増
- ※3 固定資産の取得が予定を上回ったことによる増
- ※4 民鉄線等事業において、借入金利が予定を下回ったことによる減
- ※5 民鉄線等事業において、補助金の返還があったことによる増
- ※6 その他事業において、固定資産売却損があったことによる増
- ※7 有価証券の利息収入が予定を上回ったことによる増
- ※8 その他事業において、雑収入が予定を上回ったことによる増
- ※9 その他事業において、固定資産売却益があったことによる増

資金計画

区 分	計 画				実 績			
	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計	整備新幹線事業	民鉄線等事業	その他事業	合 計
資金支出								
業務活動による支出	425,072	50,355	46,542	521,970	436,063	56,538	33,646	526,248
投資活動による支出	5	-	363	368	489,203	92,101	87	581,391
財務活動による支出	-	188,270	83,642	271,912	73	188,270	83,643	271,987
翌年度への繰越金	405,354	93,347	15,330	514,031	378,648	19,094	433,819	
資金収入								
業務活動による収入	227,587	100,798	70,138	398,523	235,503	110,336	60,412	406,251
受託収入	-	-	18,447	18,447	605	46	9,993	10,644
その他の収入	227,587	100,798	51,691	380,077	234,899	110,289	50,418	395,606
投資活動による収入	33	29	626	687	512,600	89,200	778	602,578
財務活動による収入	-	117,353	59,247	176,600	-	111,368	55,966	167,334
前年度よりの繰越金	602,812	113,793	15,867	732,471	555,885	62,084	19,314	637,283

- ※1 整備新幹線事業において、有価証券の取得があったことによる増
- ※2 その他事業において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
- ※3 整備新幹線事業において、有価証券の償還があったことによる増

(注2) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【海事勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績	
収入			
借入金等	27,500	20,400	
財政融資資金借入金	24,500	20,400	※1 船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	3,000	-	※2 業務収入の増加及び手持現金の活用による減
業務収入	26,609	27,420	
業務外収入	187	200	
計	54,296	48,020	
支出			
業務経費			
海事業務関係経費	35,936	26,468	※3 船舶取得費が予定を下回ったことによる減
借入金等償還	17,268	17,268	
支払利息	791	582	※4 借入金利が予定を下回ったことによる減
一般管理費	206	178	※5 経費の節減による減
人件費	711	606	※6 欠員があったことによる減
業務外支出	64	1	※7 消費税納付額が予定を下回ったことによる減
計	54,975	45,104	

[人件費の見積もり] 597百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績	
費用の部	25,003	24,609	
経常費用	24,111	24,054	
海事業務費	23,193	23,206	
一般管理費	915	846	
減価償却費	3	3	
財務費用	892	554	※1 借入金利が予定を下回ったことによる減
臨時損失	-	0	※2 固定資産除却損があったことによる増
収益の部	26,068	26,317	
海事業務収入	25,690	25,892	
資産見返負債戻入			
資産見返補助金等戻入	0	0	
財務収益	0	0	
雑益	378	425	※3 雑収入があったことによる増
臨時利益	-	0	※4 固定資産売却益があったことによる増
純利益	1,065	1,708	
目的積立金取崩額	-	-	
総利益	1,065	1,708	

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績	
資金支出	59,074	55,573	
業務活動による支出	2,619	1,778	※1 資産保全管理諸費が予定を下回ったことによる減
投資活動による支出	35,130	27,193	※2 船舶取得費が予定を下回ったことによる減
財務活動による支出	17,268	17,268	
翌年度への繰越金	4,058	9,334	
資金収入	59,074	55,573	
業務活動による収入	25,894	25,434	
投資活動による収入	1,208	2,270	※3 船舶売却金が予定を上回ったことによる増
財務活動による収入	27,500	20,400	※4 財政融資資金借入金の借入れが予定を下回ったことによる減
前年度よりの繰越金	4,473	7,469	

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【地域公共交通等勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
収入						
運営費交付金	46	-	46	43	-	43
政府出資金	-	-	-	-	-	-
借入金等						
民間借入金	-	6,030	6,030	-	4,100	4,100
業務収入	-	11,827	11,827	-	11,818	11,818
業務外収入	-	-	-	0	0	0
計	46	17,857	17,903	43	15,918	15,961
支出						
業務経費						
地域公共交通等業務関係経費	7	6,037	6,044	3	4,107	4,110
借入金等償還	-	11,794	11,794	-	11,794	11,794
支払利息	-	3	3	-	-	-
一般管理費	5	8	12	5	7	12
人件費	35	35	70	32	33	65
業務外支出	-	2	2	-	0	0
計	46	17,880	17,926	40	15,941	15,981

※1 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことに伴う減

※2 雑収入があったことによる減

※3 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことによる減

※4 内航海運活性化融資業務において、借入金利が予定を下回ったことによる減

※5 内航海運活性化融資業務において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減

[人件費の見積もり] 59百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
費用の部	46	57	103	43	48	91
経常費用	46	53	99	41	48	89
地域公共交通等業務費	7	8	15	3	7	10
一般管理費	39	45	84	38	40	78
減価償却費	0	0	0	0	0	1
財務費用	-	4	4	-	-	-
臨時損失	-	-	-	2	-	2
収益の部	46	31	77	45	22	67
運営費交付金収益	46	-	46	41	-	41
地域公共交通等業務収入	-	31	31	-	22	22
資産見返負債戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	0	-	0	0	-	0
資産見返補助金等戻入	0	-	0	0	-	0
その他	-	-	-	2	-	2
臨時利益	-	-	-	2	-	2
純利益	-	△ 26	△ 26	3	△ 26	△ 23
目的積立金取崩額	-	26	26	-	26	26
総利益	-	-	-	3	-	3

※1 調査費が予定を下回ったことによる減

※2 地域公共交通出資等業務において、独立行政法人会計基準改訂に伴う賞与引当金見返に係る収益を計上したことによる増

※3 地域公共交通出資等業務において、運営費交付金の交付額が予定を下回ったことによる減

※4 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことに伴う減

※5 地域公共交通出資等業務において、独立行政法人会計基準改訂に伴う賞与引当金見返に係る収益を計上したことによる増

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計 画			実 績		
	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計	地域公共交通出資等業務	内航海運活性化融資業務	合 計
資金支出	46	17,934	17,981	49	16,011	16,060
業務活動による支出	46	6,086	6,131	45	4,157	4,202
投資活動による支出	0	0	0	0	0	0
財務活動による支出	-	11,794	11,794	-	11,794	11,794
翌年度への繰越金	0	55	55	4	59	63
資金収入	46	17,934	17,981	49	16,011	16,060
業務活動による収入	46	11,827	11,873	43	11,818	11,861
運営費交付金による収入	46	-	46	43	-	43
その他の収入	-	11,827	11,827	0	11,818	11,818
財務活動による収入	-	6,030	6,030	-	4,100	4,100
前年度よりの繰越金	0	77	78	6	92	99

※1 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことに伴う減

※2 資産の取得が予定を下回ったことによる減

※3 内航海運活性化融資業務において、融資の申込額が予定を下回ったことに伴う減

(注)単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【助成勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計 画					実 績						
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金交付等業務	債務償還業務	助定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金交付等業務	債務償還業務	助定共通	セグメント間相殺	合 計
収入												
運営費交付金	-	-	-	215	-	215	-	-	-	215	-	215
国庫補助金等	104,898	-	-	-	-	104,898	116,078	-	-	-	-	116,078
国庫補助金	104,846	-	-	-	-	104,846	116,026	-	-	-	-	116,026
政府補給金	52	-	-	-	-	52	52	-	-	-	-	52
業務収入	-	25,750	72,431	289	-	98,470	-	25,750	72,431	261	-	98,442
業務外収入	72	-	-	0	-	72	15	-	0	0	-	15
他助定より受入	26,665	-	-	-	-	26,665	26,686	-	-	-	-	26,686
他経理より受入	16,300	-	26,640	-	△42,940	-	16,300	-	26,640	-	△42,940	-
計	147,935	25,750	99,072	503	△42,940	230,320	159,079	25,750	99,072	475	△42,940	241,436
支出												
業務経費												
鉄道助成業務関係経費	11,119	-	-	6	-	11,125	8,966	-	-	4	-	8,970
支払利息	-	25,750	-	-	-	25,750	-	25,750	-	-	-	25,750
一般管理費	-	-	-	132	-	132	-	-	-	122	-	122
人件費	-	-	-	342	-	342	-	-	-	305	-	305
業務外支出	97	-	-	24	-	121	61	-	-	23	-	84
他助定へ繰入	110,079	-	82,772	-	-	192,851	123,412	-	82,772	-	-	206,184
他経理へ繰入	26,640	-	16,300	-	△42,940	-	26,640	-	16,300	-	△42,940	-
計	147,935	25,750	99,072	503	△42,940	230,320	159,079	25,750	99,072	454	△42,940	241,415

〔人件費の見積もり〕 279百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び休職者給与に相当する範囲の費用である。

- ※1 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増
- ※2 鉄道助成業務において、助成金の返還が予定を下回ったことによる減
- ※3 鉄道助成業務において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
- ※4 欠員があったことによる減
- ※5 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納が予定を下回ったことによる減
- ※6 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計 画					実 績						
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金交付等業務	債務償還業務	助定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金交付等業務	債務償還業務	助定共通	セグメント間相殺	合 計
費用の部	121,295	25,776	81,964	481	△16,300	213,216	132,892	25,776	81,964	440	△16,300	224,772
経常費用	121,198	-	25,363	481	△16,300	130,743	132,742	-	25,363	423	△16,300	142,228
鉄道助成業務費	121,198	-	25,363	-	△16,300	130,261	132,742	-	25,363	-	△16,300	141,805
一般管理費	-	-	-	480	-	480	-	-	-	421	-	421
減価償却費	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2
財務費用	-	25,776	56,601	-	-	82,377	-	25,776	56,601	-	-	82,377
雑損	97	-	-	-	-	97	150	-	-	-	-	150
臨時損失	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	18
収益の部	121,295	25,776	72,431	480	△16,300	203,682	132,892	25,776	72,432	459	△16,300	215,258
運営費交付金収益	-	-	-	215	-	215	-	-	-	190	-	190
鉄道助成業務収入	16,300	25,776	72,431	265	△16,300	98,472	16,300	25,776	72,431	251	△16,300	98,458
補助金等収益	104,898	-	-	-	-	104,898	116,442	-	-	-	-	116,442
資産見返負債戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返補助金等戻入	-	-	-	0	-	0	-	-	-	0	-	0
資産見返運営費交付金戻入	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	0
財務収益	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	0
雑益	97	-	-	0	-	97	150	-	-	0	-	150
臨時利益	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	18
純利益	-	-	△9,533	△2	-	△9,535	-	-	△9,533	19	-	△9,514
目的積立金取崩額	-	-	-	2	-	2	-	-	-	3	-	3
総利益	-	-	△9,533	1	-	△9,532	-	-	△9,533	21	-	△9,512

- ※1 経費の節減による減
- ※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の返納があったことによる増
- ※3 独立行政法人会計基準改訂に伴う退職給付費用及び賞与引当金繰入を計上したことによる増
- ※4 独立行政法人会計基準改訂に伴う退職給付引当金見返及び賞与引当金見返を計上したことによる減
- ※5 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増
- ※6 利息収入があったことによる増
- ※7 鉄道助成業務において、助成金の返還があったことによる増
- ※8 独立行政法人会計基準改訂に伴う退職給付引当金見返及び賞与引当金見返に係る収益を計上したことによる増

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計 画					実 績						
	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金交付等業務	債務償還業務	助定共通	セグメント間相殺	合 計	鉄道助成業務	中央新幹線建設 資金交付等業務	債務償還業務	助定共通	セグメント間相殺	合 計
資金支出	147,935	25,750	99,207	751	△42,940	230,703	160,248	25,750	99,072	759	△42,940	242,888
業務活動による支出	147,935	25,750	72,901	513	△42,940	204,159	160,248	25,750	72,901	433	△42,940	216,391
投資活動による支出	-	-	-	2	-	2	-	-	-	1	-	1
財務活動による支出	-	-	26,171	-	-	26,171	-	-	26,171	-	-	26,171
翌年度への繰越金	-	-	135	237	-	372	-	-	0	325	-	325
資金収入	147,935	25,750	99,207	751	△42,940	230,703	160,248	25,750	99,072	759	△42,940	242,888
業務活動による収入	147,935	25,750	99,072	503	△42,940	230,320	160,248	25,750	99,072	480	△42,940	242,609
運営費交付金による収入	-	-	-	215	-	215	-	-	-	215	-	215
補助金等による収入	104,898	-	-	-	-	104,898	117,246	-	-	-	-	117,246
その他の収入	43,037	25,750	99,072	289	△42,940	125,208	43,001	25,750	99,072	265	△42,940	125,148
前年度よりの繰越金	-	-	135	248	-	383	-	-	0	279	-	279

- ※1 固定資産の取得が予定を下回ったことによる減
- ※2 鉄道助成業務において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

【特例業務勘定】

予算

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績
収入		
業務収入	6,935	6,978
業務外収入	7	32
他勘定より受入	82,772	82,772
計	89,714	89,782
支出		
業務経費		
特例業務関係経費	127,215	120,056
支払利息	9,510	9,510
一般管理費	1,014	686
人件費	546	444
業務外支出	1	1
他勘定へ繰入	14,557	13,131
計	152,844	143,827

※1 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増

※2 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※3 欠員があったことによる減

※4 消費税納付額が予定を下回ったことによる減

[人件費の見積もり] 438百万円を支出する。

ただし、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当及び退職者給与に相当する範囲の費用である。

収支計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績
費用の部	65,279	50,726
経常費用	55,767	41,215
特例業務費	54,366	40,135
一般管理費	1,384	1,061
減価償却費	17	19
財務費用	9,511	9,512
収益の部	56,608	56,706
特例業務収入	-	49
財務収益	56,604	56,609
雑益	4	48
純利益	△8,670	5,979
目的積立金取崩額	-	-
総利益	△8,670	5,979

※1 鉄道施設等整備支援事業助成費の事業計画の変更に伴う減

※2 派遣職員人件費負担金が予定を下回ったことによる減

※3 固定資産の取得が予定を上回ったことによる増

※4 実査発見地の売却があったことによる増

※5 鉄道施設等整備支援事業助成費の返還があったことによる増

資金計画

(単位:百万円)

区 分	計 画	実 績
資金支出	494,881	657,389
業務活動による支出	163,063	144,093
投資活動による支出	23	236,534
翌年度への繰越金	331,796	276,762
資金収入	494,881	657,389
業務活動による収入	63,543	63,613
投資活動による収入	26,171	284,171
前年度よりの繰越金	405,168	309,605

※1 鉄道施設等整備支援事業助成費の事業計画の変更に伴う減

※2 有価証券の取得があったことによる増

※3 定期預金の償還があったことによる増

(注) 単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

表3. 1-2 決算報告書

決 算 報 告 書
収 入

【総括表】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(款)運営費交付金	260,528,000	257,516,000	-3,012,000	
(款)国庫補助金	104,845,980,000	116,025,952,370	11,179,972,370	助成勘定において、国庫補助金の前年度繰越が増加したことによる増
(款)地方公共団体建設費負担金	47,746,000,000	51,190,496,184	3,444,496,184	
(款)地方公共団体建設費補助金	12,210,000,000	12,458,961,924	248,961,924	
(款)政府補給金	52,000,000	52,000,000	0	
(款)政府出資金	3,200,000,000	0	-3,200,000,000	建設勘定において、出資案件の採択がなかったことによる減
(款)民間出えん金	0	0	0	
(款)財政融資資金借入金	35,100,000,000	31,000,000,000	-4,100,000,000	海事勘定において、船舶取得費が予定を下回ったことに伴う減
(款)民間借入金	54,830,000,000	46,834,000,000	-7,996,000,000	建設勘定において、民鉄線事業者からの繰上償還があったことに伴う減
(款)鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	117,000,000,000	114,000,000,000	-3,000,000,000	
(款)業務収入	337,488,190,000	344,938,748,136	7,450,558,136	
(款)受託収入	18,446,600,000	9,991,806,724	-8,454,793,276	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことに伴う減
(款)寄附金等収入	0	0	0	
(款)業務外収入	2,790,101,000	3,528,103,188	738,002,188	建設勘定において、土地売却収入があったことによる増
収 入 合 計	733,969,399,000	730,277,584,526	-3,691,814,474	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

決 算 報 告 書
支 出

【総括表】

(単位：円)

区 分	予 算 額	決 算 額	差 額	備 考
(項)業務経費	640,289,260,000	630,782,318,326	-9,506,941,674	
(項)受託経費	16,218,800,000	8,661,687,202	-7,557,112,798	建設勘定において、事業の進捗が計画を下回ったことによる減
(項)借入金等償還	274,334,054,000	274,334,054,000	0	
(項)支払利息	48,717,881,000	47,326,353,355	-1,391,527,645	
(項)一般管理費	6,765,633,000	5,304,716,594	-1,460,916,406	建設勘定において、経費の節減による減
(項)人件費	17,361,964,000	15,126,219,468	-2,235,744,532	建設勘定において、欠員があったことによる減
(項)業務外支出	13,710,373,000	8,178,524,735	-5,531,848,265	建設勘定において、消費税納付額が予定を下回ったことによる減
支 出 合 計	1,017,397,965,000	989,713,873,680	-27,684,091,320	

(注1) 勘定間繰入を含んでいない。

(注2) 予算額は、年度計画予算額である。

表3. 1-3 目的積立金等の状況

(1) 建設勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	12,361	12,361			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	381	1,077			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

(2) 海事勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	-	-			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	△25,765	△24,057			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

(3) 地域公共交通等勘定

(単位:百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	81	55			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	9	3			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	45	43			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-			

(4) 助成勘定

(単位：百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	103	101			
機構法第18条第2項積立金	163,740	163,740			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	4,946	△4,565			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	204	215			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)	-	-			

(5) 特例業務勘定

(単位：百万円、%)

	平成30年度末 (初年度)	令和元年度末	令和2年度末	令和3年度末	令和4年度末 (最終年度)
前中期目標期間繰越積立金	1,014,464	1,014,464			
目的積立金	-	-			
積立金又は繰越欠損金	76,774	82,753			
うち経営努力認定相当額					
その他の積立金	-	-			
運営費交付金債務	-	-			
当期の運営費交付金交付額(a)	-	-			
うち年度末残高(b)	-	-			
当期運営費交付金残存率(b÷a)					

3. (2) 財務運営の適正化

■中期目標

(1) 財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図る。

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、引き続き、収益化単位としての業務ごとに予算と実績を管理する。

また、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■中期計画

(2) 財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、毎年度の運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■平成31年度計画

(2) 財務運営の適正化

独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行う。

また、年度末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行うとともに、独立行政法人会計基準等を遵守し、適正な会計処理に努める。

なお、運営費交付金額の算定については、運営費交付金債務残高の発生状況にも留意した上で、厳格に行う。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・ 独立行政法人会計基準（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を実施し

ているか。

- ・ 各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った。また、受入れした運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、この結果、令和元年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 独立行政法人会計基準等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行った他、受入れした運営費交付金については、全額を収益計上済みであり、独立行政法人会計基準等を遵守して適正な会計処理を行った結果、令和元年度末において運営費交付金債務残高は発生していない。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

平成31年度事業開始前の支出予算の作成時に、運営費交付金を充てる事業については、独立行政法人会計基準第81「運営費交付金の会計処理」に基づき業務達成基準（管理部門の活動に係る費用は期間進行基準）を採用して予算を配分している。

また、業務達成基準による収益化を行う業務については、「「独立行政法人会計基準」及び「独立行政法人会計基準注解」に関するQ&A」に基づき、受入れした運営費交付金全額を収益化している。この結果、令和元年度末においては、運営費交付金債務残高は発生していない。

なお、令和2年度の運営費交付金額については、平成30年度の運営費交付金の使用状況を踏まえて、中期計画に定める運営費交付金算定ルールに基づき算定した。

3. (3) 資金調達

■中期目標

(2) 資金調達

毎年度の資金計画を策定するとともに、計画的な債券発行等を通じて、資金調達コストの抑制を図る。

■中期計画

(3) 資金調達

資金計画を策定し、短期資金及び長期資金の併用等による柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。

■平成 31 年度計画

(3) 資金調達

資金調達に当たっては、資金計画を策定し、短期資金及び長期資金を併用した柔軟かつ効率的な資金調達を行うことにより、資金調達コストの抑制を図る。また、サステナビリティファイナンスによる新たな資金調達を円滑に実施するとともに、I R 活動等を通じ機構の環境・社会貢献面への取り組みを幅広く訴求することにより投資家層の拡大を図る。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 資金計画に基づき、資金調達コストの抑制を図っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

資金調達について、「サステナビリティファイナンス」（注 1）として国際的な評価機関からの適格性の評価と認証を受けたことを契機として、サステナビリティボンド、サステナビリティローン等を活用し資金調達コストの抑制を図っており、こうした資金調達について投資家層の拡大等による安定的な資金調達を目的として、投資家に対する継続的な I R 活動を 159 件と多数実施した（平成 29 年度：148 件、平成 30 年度：149 件）。この結果、金融機関や生命保険会社の他、地方公共団体、一般財団法人、公共法人等多様な業態からの購入が見られ、過去最高の需要倍率の獲得や通常は地方債に一定の金利が上乗せされるところ地方債と同水準での起債ができた。

- 過去最高の需要倍率を獲得できた例
 - ・ 5 年債：5.68 倍（平成 29～30 年度の平均倍率は 3.55 倍）
 - ・ 10 年債：5.59 倍（平成 29～30 年度の平均倍率は 2.13 倍）
 - ・ 30 年債：8.12 倍（平成 29～30 年度の平均倍率は 1.09 倍）
- 地方債と同水準で起債できた例：15 年債、20 年債

令和元年度においては上記のIR活動に加え、報道メディアが主催するセミナーを活用し機構の環境・社会貢献面への取組みを幅広く訴求した他、円滑な資金調達を行うという観点から機構の格付情報は重要であるため格付会社である(株)格付投資情報センターへ機構の業務状況や財務状況等を経理資金担当理事から説明する等、積極的かつ丁寧な情報発信を行った(この結果、令和2年4月、機構の格付けはAAから国債と同水準のAA+に格上げされた。なお、機構の格付けの引き上げは15年ぶりであり、AA+となったのは、前身の日本鉄道建設公団・運輸施設整備事業団時代も含め初めてである。)

また、令和元年5月に発行したアジア初のCBIプログラム認証付きサステナビリティボンドは、総額430億円に対して4倍以上の最終需要を創出し、42件の投資表明(5月債における投資表明件数。なお、令和元年度の投資表明の合計は92件。)がなされたこと等により、ESG投資に関心を示す新たな財投機関債の購入層や日本のESG債市場の拡大に貢献したとして評価され、(株)キャピタル・アイ(注2)が選出する「BEST DEALS OF 2019(財投機関債等部門)」を受賞した。

なお、令和元年度の投資家等向けの活動は、以下のとおり実施した。

- 個別IR活動：159機関に対し実施。
- 決算等説明会：2回(24機関、参加者44名)に対し実施。
- アナリスト説明会：1回(参加者24名)実施。
- 格付レビュー：2回実施。

(注1)「サステナビリティファイナンス」とは、調達資金の使途が、①環境改善効果があること(グリーン性)及び、②社会的課題の解決に資するものであること(ソーシャル性)の双方を有するもの。

(注2)(株)キャピタル・アイは、プロ向け金融情報メディアとして証券会社や金融機関等に幅広く認知されており、1年間の社債、財投機関債等について最も優れたものを証券会社や金融機関等からの投票等により選出している。

■評定と根拠

評定： S

根拠： 「サステナビリティファイナンス」として国際的な評価機関からの適格性の評価と認証を受けたことを契機として、通常のIR活動を多数行った他、報道メディアが主催するセミナーを活用した情報発信や(株)格付投資情報センターと経理資金担当理事とのミーティングの実施等、積極的かつ丁寧な情報発信に努めた。令和元年度の発行において、通常は地方債に一定の金利が上乘せされるところ地方債と同水準での起債(15年債、20年債)ができたほか、環境や社会性に共感した92件という多くの投資家から機構債券への投資表明を得ることにより、起債時の需要倍率の獲得が過去最高(5年債(5.68倍)、10年債(5.59倍)30年債(8.12倍))となった等、低利で安定的な資金調達を実施すること

ができた（また、令和2年4月に機構の格付けがAAからAA+に一段階引き上げられた。）。

さらに、令和元年に発行したサステナビリティボンドの内5月に発行したものが、アジア初のCBIプログラム認証付きサステナビリティボンドとして財投機関債の購入層や日本のESG債市場の拡大へ貢献したこと等により評価され、(株)キャピタル・アイが選出する「BEST DEALS OF 2019（財投機関債等部門）」を受賞する等、機構のプレゼンス向上に資することができた。

■課題と対応

—

4. 短期借入金の限度額

■中期目標

—

■中期計画

6. 短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。

■平成31年度計画

4. 短期借入金の限度額

年度内における一時的な資金不足等に対応するための短期借入金の限度額は、260,000百万円とする。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

令和元年度は、短期借入は行わなかった。

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

5. 不要財産の処分に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

7. 不要財産の処分に関する計画

主要幹線及び大都市交通線で今中期計画期間中に国土交通大臣が指定する貸付期間が経過する以下の区間について、貸し付けしている鉄道事業者に対して譲渡を行った際の譲渡代金を国庫納付する。

・平成30年度

譲渡区間：小金線（新松戸・西船橋間）

鉄道事業者：東日本旅客鉄道株式会社

■平成31年度計画

5. 不要財産の処分に関する計画

該当なし

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

—

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

—

6. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

8. 重要な財産の譲渡・担保に関する計画
行田宿舎及び津田沼寮について、平成30年度以降、売却等適切な措置を講じる。

■平成31年度計画

—

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

津田沼寮については、隣接地との境界確定が未了で売却時期が確定できなかったため、平成31年度計画には売却資産として記載していなかったが、当該境界の処理方針が決定し、その後、入札手続きが順調に進んだことから、令和元年度に売却が完了した。

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

7. 剰余金の使途

■中期目標

—

■中期計画

9. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■平成 31 年度計画

6. 剰余金の使途

- ・建設勘定
管理用施設（宿舎に限る。）の改修

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

実績なし

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 利益処分に関する状況

表 7-1 各勘定における利益処分に関する状況

(1) 建設勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度
前中期目標期間繰越積立金	8,880	8,880	8,880	12,361	12,361
積立金又は繰越欠損金	1,682	2,336	3,124	—	381
当期総利益又は当期総損失	655	788	357	381	696
目的積立金の申請額	—	—	—	—	—
通則法第 44 条第 1 項積立金	2,336	3,124	3,482	381	1,077
利益剰余金又は繰越欠損金	11,216	12,004	12,361	12,742	13,438

(2) 海事勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	-	-
積立金又は繰越欠損金	△41,181	△36,819	△31,733	△27,583	△25,765
当期総利益又は当期総損失	4,362	5,086	4,150	1,818	1,708
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	-	-	-	-	-
利益剰余金又は繰越欠損金	△36,819	△31,733	△27,583	△25,765	△24,057

(3) 地域公共交通等勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度
前中期目標期間繰越積立金	-	-	-	81	55
積立金又は繰越欠損金	105	105	102	-	1
当期総利益又は当期総損失	8	△3	△2	9	3
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	113	102	100	9	3
利益剰余金又は繰越欠損金	113	102	100	90	58

(注 1) 平成 27 年度末の積立金には、平成 28 年度国庫納付額 7 百万円を含む。

(注 2) 平成 29 年度末の積立金には、平成 30 年度国庫納付額 17 百万円を含む。

(注 3) 平成 30 年度末の積立金には、令和元年度国庫納付額 8 百万円を含む。

(注 4) 令和元年度末の積立金には、令和 2 年度国庫納付額 2 百万円を含む。

(4) 助成勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度
前中期目標期間繰越積立金	101,145	45,809	3,661	103	101
機構法第 18 条第 2 項積立金	160,280	160,280	160,280	163,740	163,740
積立金又は繰越欠損金	18	16	101	-	4,946
当期総利益又は当期総損失	△2	85	79	4,946	△9,512
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	16	101	180	4,946	-
利益剰余金又は繰越欠損金	261,440	206,189	164,120	168,790	159,276

(注 1) 平成 29 年度末の積立金には、平成 30 年度国庫納付額 138 百万円を含む。

(5) 特例業務勘定

(単位：百万円)

区 分	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元年度
前中期目標期間繰越積立金	481,313	481,313	481,313	1,014,464	1,014,464
積立金又は繰越欠損金	88,489	124,494	495,426	-	76,774
当期総利益又は当期総損失	36,004	370,932	37,725	76,774	5,979
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	124,494	495,426	533,151	76,774	82,753
利益剰余金又は繰越欠損金	605,807	976,739	1,014,464	1,091,239	1,097,218

2. 通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）の趣旨

通則法第 44 条は、第 1 項において独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは前事業年度から繰り越した損失を埋め、なお残余があるときはその残余の額は積立金として整理しなければならないとするとともに、第 3 項において中期目標管理法人は主務大臣の承認を受けて当該残余の額の全部又は一部を中期計画に定める「剰余金の使途」に充てることができるとしている。ただし、独立行政法人会計基準第 77 は、同条第 3 項に基づき主務大臣の承認を受ける額は、「当該事業年度における利益のうち独立行政法人の経営努力により生じたとされる額」としている。

3. 令和元年度の当期総利益の発生要因及び目的積立金の承認申請をしていない理由

(1) 建設勘定

令和元年度における当期総利益の主な発生要因は、過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還のスキームに基づく譲渡収入等によるものであり、これは通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

(2) 海事勘定

令和元年度における当期総利益の主な発生要因は、減価償却費及び支払利息等の経常費用の減少によるものであり、当期総利益は繰越欠損金の処理に充てられるためである。

(3) 地域公共交通等勘定

令和元年度における当期総利益の主な発生要因は、地域公共交通事業者に対する出資業務に係る運営費交付金収益化額と費用の収支差によるものであり、これは通則法第 44 条第 3 項に規定する積立金（目的積立金）には該当しないためである。

(4) 特例業務勘定

令和元年度における当期総利益の主な発生要因は、国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入等の収益が、共済関係業務費、鉄道支援助成業務費等の費用を上回ったことによるものである。

また、特例業務勘定については、債務等処理法第 27 条第 2 項の規定により通則法第 44 条第 3 項（目的積立金）等の規定は適用されず、目的積立金とすることはできないこととなっている。

4. 利益剰余金（積立金）について

(1) 利益剰余金に関する状況

機構の令和元年度における当期総損失は 1,126 百万円であり、これに平成 30 年度までの利益剰余金 1,247,095 百万円を加え、令和元年度の前中期目標期間積立金取崩 29 百万円及び国庫納付額 8 百万円を差引いた令和元年度末の利益剰余金は 1,245,933 百万円となっており、各勘定の内訳は以下のとおりである。

表 7-2 各勘定における利益剰余金に関する状況

(単位：百万円)

区 分	建設勘定	海事勘定	地域公共交通等勘定	助成勘定	特例業務勘定	法人単位合計
前中期目標期間繰越積立金	12,361	-	55	101	1,014,464	1,026,981
機構法第 18 条第 2 項積立金	-	-	-	163,740	-	163,740
積立金又は繰越欠損金	381	△25,765	1	4,946	76,774	56,337
当期総利益又は当期総損失	696	1,708	3	△9,512	5,979	△1,126
目的積立金の申請額	-	-	-	-	-	-
通則法第 44 条第 1 項積立金	1,077	-	3	-	82,753	83,833
利益剰余金又は繰越欠損金	13,438	△24,057	58	159,276	1,097,218	1,245,933

(2) 令和元年度末における利益剰余金又は繰越欠損金の主な発生要因

① 建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線に係る債務償還スキームに基づく譲渡収入等によるものである。

② 海事勘定

独立行政法人会計基準に準拠した貸倒引当金及び船舶共有契約解除等損失引当金の計上に伴い繰越欠損金を計上している。

③ 地域公共交通等勘定

内航海運暫定措置事業を円滑に実施するための融資業務等に要する手数料収益と費用の収支差によるものである。

④ 助成勘定

平成 3 年の J R 本州 3 社に対する既設四新幹線の譲渡に伴う再々評価により生じたものである。

⑤ 特例業務勘定

国鉄改革に伴い設定された新幹線債権（助成勘定への貸付金債権）に係る貸付金利息収入、共済年金追加費用引当金戻入益等の計上によるものである。

8. (1) 施設及び設備に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

- (1) 施設及び設備に関する計画
該当なし

■平成 31 年度計画

- (1) 施設及び設備に関する計画
該当なし

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

—

■評定と根拠

—

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

—

8. (2) 人事に関する計画

■中期目標

—

■中期計画

(2) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、各業務の進捗に対応するため、人員の適正配置等重点的な運用を行う。

■平成 31 年度計画

(2) 人事に関する計画

事業規模、事業内容等業務の実情に応じて必要な人材を確保するとともに、業務量が増加した繁忙部門に必要な人員を重点的に配置する等、人員の適正配置と重点的な運用を行う。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 必要な人材を確保しているか。
 - ・ 人員の適正配置等重点的な運用を行っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

現在及び将来の業務の円滑な遂行を見据えて、新卒者を採用するとともに（55名）、即戦力として期待される社会人を採用した（21名）。

また、定年退職者を引き続き雇用する再雇用制度及び特定の事務所に勤務し定例・定型的事務を行う職員を雇用する事務所限定職員制度を活用するとともに、再雇用期間満了者の嘱託（常勤・非常勤）採用により、必要な人材を確保した。

さらに、採用等のほか、他機関からの出向者の受入れ、他機関へ出向している者の引揚げも行い、各事業の工程、事業量等を勘案の上、業務量に応じた適正な人員配置に努めた。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 新卒者や社会人の採用、再雇用制度や事務所限定職員制度の活用、嘱託の採用により、業務の実情に応じた必要な人材の確保に努め、他機関からの出向者の受入れ、他機関へ出向している者の引揚げも行い、業務量を考慮した人員配置を行うことができたと考えられる。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

8. (3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金の使途

■中期目標

—

■中期計画

(3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金（同条第5項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の使途

- ・建設勘定

過去に会社整理及び施設譲渡が行われた譲渡線並びに貸付料の回収が一部行われなかった貸付線に係る繰越欠損金であって、機構法附則第2条第4項の規定により機構への承継時に資本剰余金と相殺されたものを補填するための業務

- ・地域公共交通等勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務

- ・助成勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

■平成31年度計画

(3) 機構法第18条第1項の規定により繰り越した積立金（同条第5項の規定により第1項の規定を準用する場合を含む。）の使途

- ・地域公共交通等勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

日本内航海運組合総連合会が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務

- ・助成勘定

前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等への充当

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）並びに当該事業年度における業務運営の状況

- ・建設勘定

実績なし

- ・地域公共交通等勘定

令和元年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第18条第1項の規定により繰り越された積立金）の取崩額は26百万円であり、内航総連が実施する内航海運暫定措置事業に必要な一部資金の貸付けに関する業務に係る費用等に充当した。

- ・助成勘定

令和元年度における前中期目標期間繰越積立金（機構法第18条第1項の規定によ

り繰り越された積立金) の取崩額は 3 百万円であり、前中期計画期間終了までに自己収入財源で取得し、今中期計画期間に繰り越した固定資産の減価償却に要する費用等に充当した。

■ 評定と根拠

—

■ 課題と対応

—

8. (4) ①内部統制の充実・強化

■中期目標

6. その他業務運営に関する重要事項

(1) 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施するとともに、法人の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行う。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、入札談合等関与行為等の再発防止対策については、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き取り組んでいく。

■中期計画

(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項

① 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

■平成31年度計画

(4) その他当該中期目標を達成するために必要な事項

① 内部統制の充実・強化

「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施する。理事長のリーダーシップのもと、理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会を中心に、機構のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の把握・対応を行うなど、内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図る。

また、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等の反省に立ち、その再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き着実に取り組む。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

- 評価の視点：
- ・ 内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図っているか。
 - ・ 再発防止対策について、これまでの取組みを踏まえた上で、必要に応じて見直しを行いながら、着実に取り組んでいるか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

理事長を委員長とし、全役員が参画する内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた、以下の内部統制の取組みを行う「平成 31 年度内部統制に係る取組計画」を策定し、実施した。

1. 統制環境の継続的な整備・運用
2. コンプライアンスの推進
3. リスク管理に係る取組みの推進
4. 統制活動の継続
5. 円滑な情報の共有に係る取組み
6. 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応
7. 内部統制システムのモニタリング

■評定と根拠

評定： B

根拠： 理事長を委員長とする内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含めた内部統制の取組みについて、「平成 31 年度内部統制に係る取組計画」をフォローアップすることにより、実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図った。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

1. 統制環境の継続的な整備・運用
 - (1) 理事会を 23 回開催し、業務運営の基本方針に関する事項や各事業の基本的事項等について審議した。
 - (2) 機構における重要課題の現状や今後の見通し等について、理事長及び各理事等と関係部門との間で中期計画・年度計画の進捗状況を踏まえて議論し、問題認識を共有するための「理事長打ち合わせ」を令和元年 12 月から実施している。
 - (3) 理事長等と監事による懇談会を原則として毎月実施した（開催回数：11 回）。
 - (4) 内部統制に係る取組みについて、内部統制推進会議を通じて機構全体で情報共有を実施した。
 - (5) 基本理念・行動指針について、役員等による訓示、挨拶等の機会 で引用すると

ともに、新規に採用された役職員へ基本理念・行動指針を印刷したカードを配布する等により周知した。

2. コンプライアンスの推進

内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含め、「平成 31 年度コンプライアンスの推進に係る取組計画」を策定し、その実施状況等について内部統制委員会で報告した（平成 31 年 4 月、令和元年 10 月）。

3. リスク管理に係る取組みの推進

- (1) 内部統制委員会において、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の入札における情報漏えい事案等に係る再発防止対策のフォローアップも含め、令和元年度リスク管理項目を整理の上、既に顕在化したリスク及び特に重要なリスクに係る取組計画を策定し、その実施状況等について内部統制委員会で報告した（令和元年 5 月、11 月）。
- (2) リスク感覚の強化を図るため、階層別研修において、各階層に応じたリスク管理に関する内容をカリキュラムに加えて実施した。

4. 統制活動の継続

- (1) 支社長会議（令和元年 7 月）等により、理事長と地方機関の長等との積極的な意見交換を実施した。
- (2) 理事長と職員との意見交換会を実施した（令和 2 年 2 月）。
- (3) 内部統制を担当する役員と職員との意見交換会を実施した（令和元年 10 月）。
- (4) 内部統制の推進に必要な知識の習得を目的として、階層別研修のカリキュラムに、各階層に応じた内部統制に関する講義・演習等を導入して実施した。

5. 円滑な情報の共有に係る取組み

- (1) 役員等の訓示、挨拶等の機会や日常のコミュニケーションを通じて、問題が生じる可能性がある場合には早期に情報共有を図り、組織として対応すること等について発信している。
- (2) 係長級職員以下が受講する階層別研修において、ネガティブ情報の報告徹底に資する内容をカリキュラムに加えて実施した。
- (3) 内部統制に係る取組みについて、イントラネット等を活用して全社的に周知している。

6. 情報システムの整備・利用に関する基本方針に沿った対応

I Tの利活用による業務の効率化、I Tの最適化及び業務連携強化による組織力の充実策として平成 29 年 4 月に策定した「I T推進計画」の中で実施中の主要施策の進捗状況について情報セキュリティ委員会等で報告した(令和 2 年 3 月)。また、「I T推進計画」の進捗状況等について、イントラネット等を活用して全社的に周知した。

7. 内部統制システムのモニタリング

内部統制システムについては、業務に組み込まれて行われる日常的モニタリングから独立した観点から行われる独立的評価により実施している。具体例は以下のとおり。

- (1) 支社長会議、全国総務部長会議等の本社・地方機関間の会議の開催
- (2) 監事監査・内部監査の実施
- (3) コンプライアンス通報・相談窓口の運用
- (4) 契約監視委員会の開催

8. (4) ②広報・情報公開の推進

■中期目標

(2) 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。また、主な業務の実施状況及び財務情報等について、広く情報公開を推進するとともに、外部の知見の積極的な活用を図り、業務運営の透明性を確保する。

■中期計画

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を推進する。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表する。

■平成31年度計画

② 広報・情報公開の推進

機構の業務に対する国民の理解を深めるため、広報における主要なターゲット及びPRポイントを整理して、戦略的広報を着実に推進する。この観点から、ホームページの見直しを実施する。

また、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすく公表し、業務運営の透明性を確保する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： 機構の業務に対する国民の理解を深めるため、主な業務の実施状況等について、ホームページ等で分かりやすく公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

戦略的広報を着実に推進するため、ホームページの見直しを実施した。

ホームページの見直しに当たり、基本方針を「利用者にとって分かりやすい情報、探しやすい構造、見やすく利用しやすいホームページ」と定め、その実現に向けて、ターゲット別の入口の新設をはじめアイコンを活用する等、分かりやすいページタイトル、探しやすいページ構成への見直しを行った。

その他、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況等について、ホームページ等において分かりやすい形で公表し、業務運営の透明性を確保するとともに、イベント等における広報活動により機構の業務に対する国民の理解促進に努めた。

■評定と根拠

評定： B

根拠： ホームページの見直しに当たり、基本方針を明確に定めた上で、ターゲット別の入口の新設をはじめアイコンを活用する等、分かりやすいページタイトル、探しやすいページ構成への見直しを行った。

その他、主な業務の実施状況等（例えば整備新幹線の建設進捗状況、共有船建造の募集案内、鉄道助成における補助金等の交付実績等）について、ホームページ等において分かりやすい形で公表し業務運営の透明性を確保した。

また、イベント等の機会を通じた広報活動により機構の業務に対する国民の理解促進に努めた。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

戦略的広報を着実に推進するため、広報における主要なターゲット及びPRポイントの整理を行った上で、以下の取組みを行った。

1. ホームページ

ホームページの見直しに当たり、基本方針を「利用者にとって分かりやすい情報、探しやすい構造、見やすく利用しやすいホームページ」と定め、その実現に向けて、ターゲット別の入口の新設をはじめアイコンを活用する等、分かりやすいページタイトル、探しやすいページ構成への見直しを行った。また、CMS（コンテンツ・マネジメント・システム）の導入により、情報発信の即時性が向上するとともに、レスポンシブウェブデザイン（注1）の採用やウェブアクセシビリティ（注2）への対応を行うことで、様々なデバイスへの対応や高齢者・障害者等にも配慮を行った。

その他、主な業務の実施状況、役職員の給与水準、入札結果や契約の情報、財務の状況、外部有識者の知見を活用した委員会の審議等について、分かりやすい形で公表した。

（注1）閲覧者の表示画面サイズを検知し、1つのコンテンツ要素から自動的に各デバイスの画面サイズに合わせて閲覧に適した表示ができることを目指したウェブデザイン。

（注2）設備、機器、ソフトウェア、サービス等を様々な人々が利用するときの、利用しやすさの度合いのこと。

2. 各種広報媒体

機構の事業や活動について、国民に分かりやすく広報を行うため、各種広報媒体の制作・配付を行った。

(1) 総合パンフレット

機構事業を通じた国連の持続可能な開発目標（SDGs）への貢献を盛り込んだ総合パンフレットの改訂を行った。また、総合パンフレットは「鉄道の日」記念イベントやIR活動、業務見学等の機会に配布し、機構の業務に対する国民の理解促進に向け幅広く活用した。

(2) 広報誌「鉄道・運輸機構だより」

広報誌「鉄道・運輸機構だより」については、機構の業務内容・実施状況について、年4回（季刊）の発行を行った。一層の誌面の充実を図り、読者に興味を持って読んでもらえるよう、専門用語の解説や分かりやすい表現の工夫等、魅力ある広報誌の発行に努めた。

(3) 広報用動画コンテンツ

機構の業務概要及び役割についての理解を促進するためのツールとして、短時間で視聴できる事業概要紹介の広報用動画コンテンツを制作した。

- ・「鉄道・船舶の整備を通じたSDGsへの貢献」
- ・「相鉄・JR直通線 相鉄・東急直通線の整備」



写真 8.4.2-1 広報用動画コンテンツ

3. 報道機関等対応

国民に対する迅速な情報発信のため、63件の報道発表を行った（機構本社36件、機構地方機関27件）。報道機関等からの取材・問合せについては、本社及び地方機関において適切に対応した。

4. イベント等の機会を通じた広報

各地区におけるイベント等や試乗会の機会を通じて積極的な広報を行った。

各地区で開催された以下のイベントにおいて、ブースにおけるパネル展示や機構

職員による説明等により、機構業務及び技術力についての広報を行った。

また、「鉄道のある風景写真コンテスト」を開催し、全国4か所において入賞・入選作品の展示を行った。

① 鉄道関係

- ・第26回「鉄道フェスティバル in 北海道」（令和元年9月12日（於：札幌駅南口広場））
- ・「ふるさと港北ふれあいまつり」（令和元年6月1日（於：横浜市港北区内））
- ・相鉄・JR直通線開業イベント「ハザコクフェスタ」（令和元年11月30日（於：羽沢横浜国大駅前））

② 船舶関係

- ・「アイランダー2019」（令和元年11月23～24日（於：池袋サンシャインシティ））
- ・横浜みなと博物館開館30周年記念企画展「オドロキ！日本・海の環境と開発～海といつまでも」関連事業 「海のプロフェッショナルのミニトーク」（令和元年8月8日（於：横浜みなと博物館））



写真8.4.2-2 第26回「鉄道フェスティバルin 北海道」（札幌駅南口広場）



写真8.4.2-3 相鉄・JR直通線開業イベント「ハザコクフェスタ」（羽沢横浜国大駅前）



写真 8. 4. 2-4 「アイランダー2019」(池袋サンシャインシティ)

8. (4) ③情報セキュリティ対策の推進

■中期目標

(3) 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、法人が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■中期計画

③ 情報セキュリティ対策の推進

政府の方針に基づき、機構が保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等の適切な情報セキュリティ対策を推進する。

■平成 31 年度計画

③ 情報セキュリティ対策の推進

「サイバーセキュリティ戦略」(平成30年7月27日閣議決定)等の政府の方針及び機構の「平成31年度情報セキュリティ対策推進計画」に基づき、情報セキュリティ研修の充実、全業務従事者への自己点検の実施、本社及び地方機関での情報セキュリティ監査等に取り組み、PDCAサイクルによるスパイラルアップを機能させ、情報セキュリティ対策を推進する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： サイバー攻撃への防御能力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等を行っているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

情報セキュリティに係る業務従事者の意識・知識の向上や情報セキュリティ上のリスク減少を図るため、研修、自己点検及び監査を行うことによりPDCAサイクルを機能させ情報セキュリティ対策を推進した。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 各種研修・自己点検・監査により情報セキュリティに係る業務従事者の意識・知識の向上や情報セキュリティ上のリスク減少を図るとともに、CSIRT訓練をより充実させることにより、情報セキュリティインシデントへの組織的対応能力向上を図った。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

令和元年度は、情報セキュリティ対策推進計画の実施結果に基づき、「情報セキュリティ関係規程の確実な実施」及び「業務システム等の外部委託における対策強化」を情報セキュリティ対策の重点課題としてP D C Aサイクルにより業務を進めた。

1. 情報セキュリティに関する教育

(1) 全業務従事者を対象とした研修

機構本社及び各地方機関の全業務従事者を対象に実施し、1,766名が受講した（一部Web会議併用）（令和元年6月～8月で計48回）。

(2) 新規業務従事者向け研修

機構本社において、新規業務従事者を対象に9回実施し、145名が受講した（平成31年4月～令和2年3月）。

(3) CSIRT担当者の勉強会

機構CSIRT担当者を対象に、外部の有識者を招いてCSIRTに関する勉強会を開催した（令和元年9月）。

2. 情報セキュリティ対策の自己点検

情報セキュリティ管理者（約200名）及び全業務従事者（約2,200名）に対し、eラーニングを活用し、各人及び機構全体のセキュリティレベルの確認を行った（令和元年9月～11月）。

3. 情報セキュリティ監査等

(1) 情報セキュリティ監査

機構本社及び3地方機関を対象に12か所を選定し、情報ネットワークシステム等のマネジメントに関する監査を実施した結果、改善点が発見されたため、対応を行った（令和元年11月～12月）。

(2) 業務システム監査

業務システムの運用に関するヒアリングを実施し、一部のシステムで検出された「情報セキュリティ実施手順書や情報資産台帳が作成されていない。」事項については、改善措置を行った（令和2年2月）。

また、外部に公開しているシステムを対象にペネトレーションテスト（システムへの擬似攻撃による脆弱性監査）を実施した結果、一部に脆弱性が検出されたため、改善措置を行った（令和元年12月）。

4. その他情報セキュリティに関する主な取組み

- ・情報セキュリティインシデントが発生した場合の実践的なC S I R T訓練を実施（令和元年10月）し、インシデント発生時のチェック項目や報告様式、連絡体制等について再点検を行った。
- ・機構内全業務従事者を対象にした標的型メール攻撃訓練を2回実施し、継続的な訓練による成果が確認できた（令和元年8月～11月）。
- ・機構内業務従事者に対し情報セキュリティに関する様々な情報や旬なインシデント情報等を掲載した情報セキュリティマガジンをサイボウズ掲示板に4回掲載し、情報セキュリティに関する意識向上を促した。

8. (4) ④環境への配慮

■中期目標

(4) 環境への配慮

業務の実施に当たっては、環境負荷の低減、環境の保全について配慮するとともに、自然環境保全対策、地球温暖化対策等に努める。

■中期計画

④ 環境への配慮

業務の実施に際しての環境負荷を低減するため、機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、職員の環境意識の向上に資する研修等の実施、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクルやグリーン調達等に取り組む。

また、これらの取組みの状況や成果を盛り込んだ「環境報告書」を毎年度作成し公表する。

■平成31年度計画

④ 環境への配慮

機構で定める「第4期環境行動計画」に基づき、温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けたオフィス活動における取組みのほか、各業務における環境負荷の低減に係る取組みを着実に推進する。

また、職員の環境意識の向上等を目的とした研修を実施するとともに、建設工事等により発生する建設廃棄物のリサイクル及びグリーン調達等の取組みを実施する。機構の環境対策への取組状況や成果を盛り込んだ「環境報告書2019」を作成し、ホームページ等を活用して、公表する。

■主な評価指標

定量的目標等： 設定なし

評価の視点： ・ オフィス活動において温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に向けた取組みを実施しているか。

- ・ 環境意識の向上に資する研修等を実施しているか。
- ・ 事業において環境負荷低減に係る取組みを実施しているか。
- ・ 環境報告書を作成し、公表しているか。

■中期計画及び年度計画の実施状況（主要な業務実績）

機構の事務・事業活動に伴う環境負荷の低減を推進することを目的として、環境配慮に関する具体的な取組みを「環境行動計画」として定めている。現在は平成30年度から令和4年度までを期間とする「第4期環境行動計画」に基づき環境負荷低減、環境配慮等（以下「環境負荷低減等」という。）に取り組んでおり、令和元年度は以下のとおり環境負荷低減等に取り組んだ。

オフィス活動における環境負荷低減等の取組みとして、OA機器の待機電力の抑制、

事務室照明照度設定の適正化やきめ細やかな点灯・消灯の実施等による電気の使用量抑制、エコドライブの実践による自動車燃料使用量の抑制等を通じて温室効果ガス（CO₂）排出量の削減に取り組んだ。

全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施（令和元年11月）し、併せて四半期ごとに電気及び自動車燃料の使用量をベースに温室効果ガス（CO₂）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。

事業における環境負荷低減等の取組みとして、鉄道建設工事では国に準じて定めた「建設リサイクルガイドライン」に従い建設リサイクル・廃棄物削減の取組みを推進し、船舶共有建造では環境にやさしい船舶の共有建造支援を推進した。

機構の環境負荷低減等に係る取組みをステークホルダーへPRするため、環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律（平成16年法律第77号。以下「環境配慮促進法」という。）等の法令に基づき「環境報告書2019」を作成し、ホームページで公表するとともにプレスリリースを行った（令和元年9月）。

■評定と根拠

評定： B

根拠： 事業の実施において第4期環境行動計画に基づき環境負荷低減等に向けた取組みを実施し、全業務従事者の環境意識向上のためeラーニング形式による研修を実施し、また、「環境報告書2019」を作成し公表した。

以上のことから、中期計画における所期の目標を達成していると考えられる。

■課題と対応

—

■当該事業年度における業務運営の状況

第4期環境行動計画に基づき、以下の環境負荷低減等に取り組んだ。

1. オフィス活動における環境負荷低減等の取組み

オフィス活動における環境負荷低減等の取組みとして、OA機器の待機電力の抑制、事務室照明の照度設定の適正化やきめ細やかな点灯・消灯の実施等による電気の使用量抑制、エコドライブの実践による自動車燃料使用量の抑制等を通じて温室効果ガス（CO₂）排出量削減の取組みに加え、両面印刷、タブレット型端末を活用したペーパーレス化の実践によるコピー用紙の使用量抑制、資源の再利用を推進し廃棄物の発生抑制に努めた。

国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づくグリーン調達に取組み、特定調達物品以外でもできる限り環境負荷の少ない

物品の調達に努め、また、グリーン性とソーシャル性の双方の性格を有するサステナビリティファイナンスを活用した資金調達を行った。

機構内全業務従事者を対象とした「環境対策に係る業務研修」をeラーニング形式により実施（令和元年11月）し、併せて四半期ごとに電気及び自動車燃料の使用量をベースに温室効果ガス（CO₂）排出量を算出し、削減目標値の達成状況をイントラネットに掲載することで、省エネルギーに対する意識向上を図った。

2. 地球温暖化対策

鉄道建設事業では、トンネル工事において掘削に伴い発生した土砂の搬出方法を、ダンプトラック等の重機による搬出に代わって、ベルトコンベアによる搬出を採用することで温室効果ガス（CO₂）排出量を削減するとともにトンネル内作業の安全性の向上や作業環境の改善に貢献した。

船舶共有建造業務では、発電機で発電した電力でモーターを駆動させるスーパーエコシップ（SES）や、船体抵抗が少ない高性能な船型の船舶でありトンマイル当たりの温室効果ガス（CO₂）排出量が16%以上低減された先進二酸化炭素低減化船等、環境負荷低減を実現している船舶の建造を推進し、令和元年度におけるグリーン化に資する船舶の延べ建造隻数は16隻となった。

3. 建設廃棄物対策

建設廃棄物の再資源化・縮減のため、再生砕石（廃材であるコンクリート塊を破碎して生成）や再生加熱アスファルト混合物（アスファルトコンクリート発生材を再資源化）が埋戻し材や付替道路の路盤材等に求められる品質基準を満たす場合、工事での積極的な利用を図り、建設リサイクルや建設廃棄物削減に努めた。

4. 工事排水と掘削土の適切な処理

鉄道建設事業におけるトンネル工事における周辺地盤から流れ込む地下水と掘削土砂等が混合した排水の処理について、地方公共団体の条例等で設定する排水基準（水素イオン濃度や濁度等）を満たすよう濁水処理設備を設置して適切な排水処理を行った。また、トンネル掘削等に伴い発生した土砂については、他の工区の盛土材等として流用するほか、圃場整備事業等他の公共工事に積極的に譲渡することで建設発生土の有効利用に努めた。

5. 生物多様性の保全

鉄道建設工事による生物多様性への影響や絶滅危惧種等に選定されている希少野生動植物種の保護に配慮するため、あらかじめ適正な調査・予測・評価に基づく必要な環境保全措置を講ずるとともに、工事中及び工事後の事後評価を実施した。

6. 推進体制、情報発信、社会貢献活動

(1) 推進体制

業務における環境負荷低減等に係る取組みを計画的かつ効果的に実施するため、Web会議により「環境行動計画推進会議」を開催し、機構全社体制による第4期環境行動計画の実施状況を点検した。(令和元年7月)

また、環境負荷低減活動の推進及び環境意識の浸透・拡大の先導役として各職場に設置しているエコリーダーを活用し、会議による意見交換、情報共有等を実施した。

(2) 情報発信

機構の環境負荷低減等に係る取組みをステークホルダーへPRするため、環境配慮促進法等の法令に基づき「環境報告書2019」を作成し、ホームページで公表するとともにプレスリリースを行った(令和元年9月)。

(3) 社会貢献活動

機構本社が入居する横浜アイランドタワーで開催された横浜市水道局が主催する「打ち水大作戦 2019@よこはま横浜アイランドタワー」の開催に協力、参加することで地域社会の一員として地球温暖化防止を啓発した(令和元年8月)。

中期計画推進・フォローアップ体制について

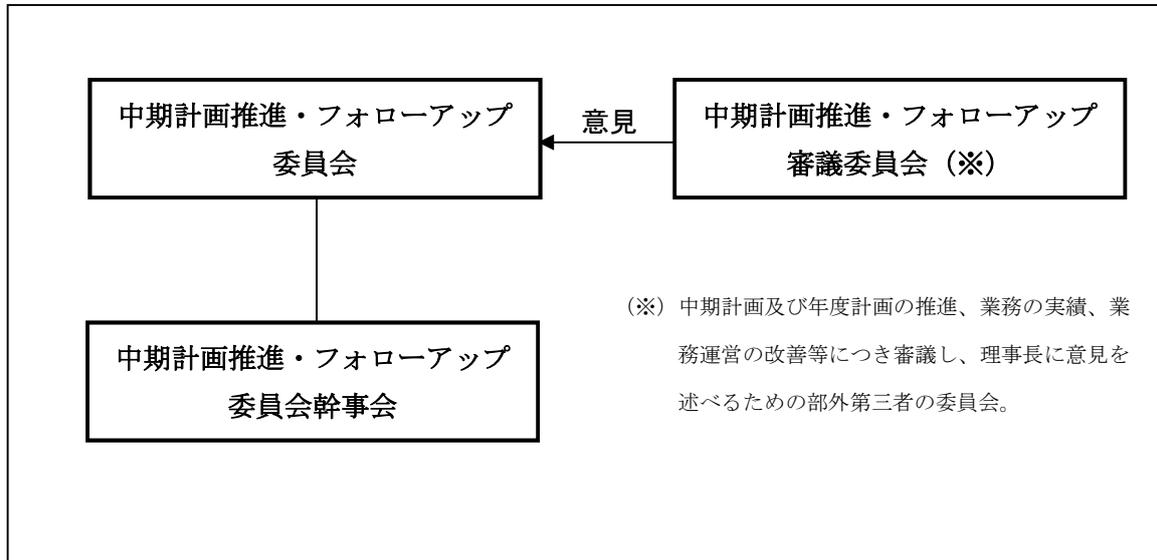


図1 中期計画推進・フォローアップ体制

表1 中期計画推進・フォローアップ委員会名簿

委員長	理事長
副委員長	副理事長
委員	理事長代理及び各理事並びに渉外・用地統括役、監査・事業監理統括役、審査・施設管理統括役、鉄道助成統括役、工務・建設統括役及び経営自立推進統括役 総務部長、企画部長、経理資金部長、審査部長、事業監理部長、施設管理部長、鉄道助成部長、共有船舶企画管理部長、共有船舶建造支援部長、国鉄清算事業管理部長、経営自立推進・財務部長

表2 中期計画推進・フォローアップ審議委員会名簿 (R2.6.1現在)

氏名	役職等
◎ 杉山武彦	(公財)高速道路調査会 理事長
朝倉俊弘	京都大学 名誉教授
高木健	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 教授
竹内健蔵	東京女子大学 現代教養学部 教授
田中里沙	事業構想大学院大学 学長／(株)宣伝会議 取締役
武藤泰明	早稲田大学 スポーツ科学学術院 教授
山内喜明	弁護士

◎ 委員長

(敬称略)